•EDIÇÃO ESPECIAL DE COLECIONADOR•
BBC
TopGear
SUPERCARROS
2014
PI OOV
OS MAIS RÁPIDOS
AUTOMÓVEIS DO MUNDO

Nos últimos 12 meses testámos os melhores e mais eficazes desportivos da atualidade. Nos mais exóticos destinos, nas mais exigentes pistas, com todo o rigor e qualidade que só a *TopGear* lhe consegue conferir. Esta é a edição anual dos Supercarros *TopGear*.

Híbridos, *plug-in*, supermusculados, tradicionais, tração traseira ou integral. De tudo um pouco poderá aqui encontrar.

A nossa capa não deixa margens para dúvidas. Na compilação mais aguardada do ano, o McLaren P1 é, sem dúvida, o mais impactante. Um superteste da única revista que teve autorização durante largos meses para analisar e conduzir a fundo o superdesportivo britânico. E na hora da análise, nada mais nada menos do que o próprio Jeremy Clarkson foi o escolhido para relatar toda a experiência.

Na verdade, a seleção dos melhores do ano foi particularmente difícil. Tão pouco espaço para tanta oferta de altíssima qualidade. Depois de horas intermináveis de debate, lá conseguimos chegar a consenso.

Para além do superdesportivo inglês, não é possível evitar mencionar alguns testes únicos como o caso do La Ferrari, Porsche 918, Lamborghini Sesto ou ainda do tão aguardado Alfa Romeo 4C.

São verdadeiras peças de arte sobre rodas que, todas juntas, fazem deste especial SuperCarros um título obrigatório na sua estante.

Obrigado pela preferência.

PAULO PASSARINHO
Director

028

046

98

124

090

142
S ER 502

116

ECO FAST

Futurista, superdesportivo, elétrico? Tudo isso e muito mais. É o novo BMW i8 e nós já o conduzimos!

TEXTO: PAULO PASSARINHO (EUA) / FOTOS: FABIAN KIRSCHBAUER/OFICIAIS

“QUER QUE TODOS O INVEJEM? COMPRE UM BMW I8”

O INTERIOR É FUTURISTA, MAS MANTÉM A IDENTIDADE DA MARCA COM QUALIDADE

A subir a colina de Malibu Canyons, a norte de Los Angeles, oiço o som estridente do V8. Consigo aperceber-me do enchimento de cada cilindro, seguido da explosão de potência. O escape, ruidoso, ecoa pela formação rochosa e assusta uns pequenos pássaros empoleirados numa palmeira. Pressiono o acelerador e a suspensão traseira range com força, antes de deixar a potência mostrar a sua alma numa nuvem de fumo branco. É o momento de abrir os olhos e acordar. Foi apenas um sonho. Ainda bem!

Estou num quarto de hotel com vista para miúdas em biquíni e surfistas . Hotel honesto com bom serviço, virado para o Santa Monica Pier. Abro a janela para respirar o ar californiano matinal e olho para o pequeno parque de estacionamento mesmo por debaixo da minha janela. Passear em Venice Beach ou testar um carro? Opto pela segunda. Lá está ele. Esguio, com ar de projeto conceptual que aguarda pela decisão da administração para avançar para produção. O sol incide sobre a pintura, provocando o primeiro contraste da manhã. Falo do novo BMW i8, o mais fantástico projeto da marca nos últimos anos. A todos os níveis. Em breve estarei ao volante.

Quando constatei que a apresentação internacional seria na zona da Califórnia, apesar de adorar o local, a primeira coisa que me ocorreu foi pensar que os responsáveis da marca deveriam estar loucos. Das duas uma. Ou o carro não é feito para andar depressa ou todos iremos conhecer a famosa LAPD antes do pôr-do-sol.

Na verdade, não foi preciso esperar tanto tempo para conhecer um agente de autoridade. Foi a própria marca que convidou um agente para nos explicar algumas das vicissitudes locais: "apesar de confiarmos que vocês, jornalistas, estão cá para cumprir o código da estrada, queria deixar-vos apenas um pequeno conselho: se virem um carro com as sirenes ligadas atrás de vós, devem lentamente encostar-se à direita até imobilizarem a viatura. Deixem sempre as duas mãos visíveis no volante e cumpram as ordens do agente que vos abordar". Não pude evitar um sorriso. A ideia de um jornalista ao volante de um BMW i8 ser abalroado por um Ford Crown Interceptor na Interstate 5 e ouvir a célebre "*Sir, please step out of the vehicle*" deixou-me ainda mais bem disposto.

Sou imensamente suspeito em tudo o que se relaciona com esta zona do planeta. Há imensas cidades no mundo onde a "passerelle" automóvel é digna de passar horas em esplanadas. Mónaco, Dubai, Felgueiras... Mas em Los Angeles, em particular entre Beverly Hills e Malibu Beach, pode-se passar dias a fio apenas a contabilizar carros de sonho. Mas quer que lhe confesse um pequeno segredo? Esqueça o Lamborghini cor-de-rosa, o Rolls-Royce verde ou o Bugatti amarelo. Quer que todos o invejem? Compre um BMW i8! A sério!

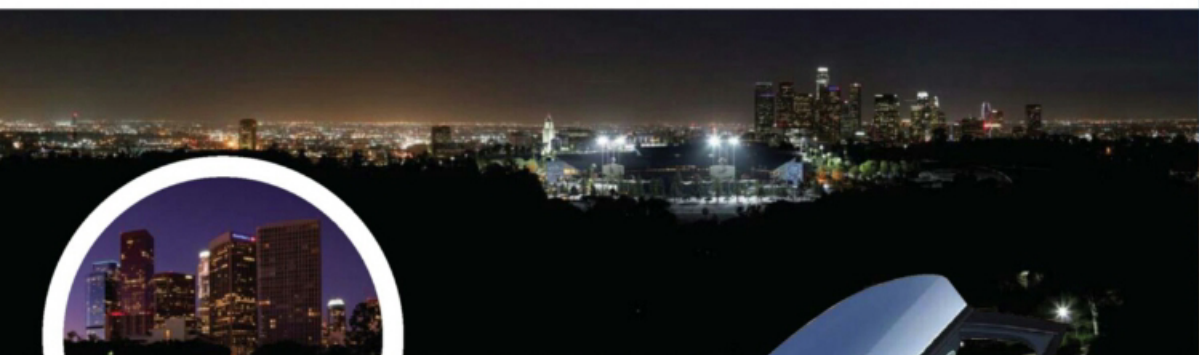
Vamos lá. Está na hora de arrancar.

Esteticamente, este projeto é impressionante. Gabo a coragem dos designers e de quem decidiu dar-lhes ouvidos. Há projetos que buscam inspiração aqui e ali. No i8 a única coisa que alguém decidiu respeitar foi a imagem de marca. Aqui está representada de forma portentosa. Não tenho a mínima dúvida de que é um carro consensual neste aspeto. Tem um ar futurista? Sim. Linha muito baixa, frente afunilada, "olhos" rasgados e asa traseira a lembrar a Millennium Falcon de *Star Wars*. O aspeto é tão agressivo que todos os seus amigos irão imaginar um superdesportivo de 600 cavalos e som dilacerante. Bem... diga-lhes que também o meu dia começou com um sonho desses!

A combinação de materiais utilizada é, também ela, toda futurista. O habitáculo é construído em plástico reforçado de fibra de carbono (CFRP) assente numa estrutura de alumínio. Se ficou impressionado por ver as portas de abertura vertical (vá, não lhe

IMPRESSIONANTES PORMENORES DE ESTILO NO I8

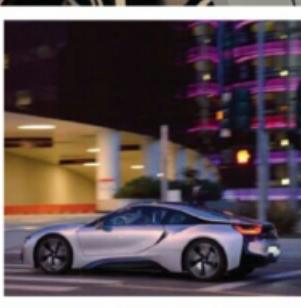
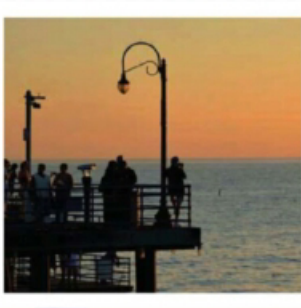
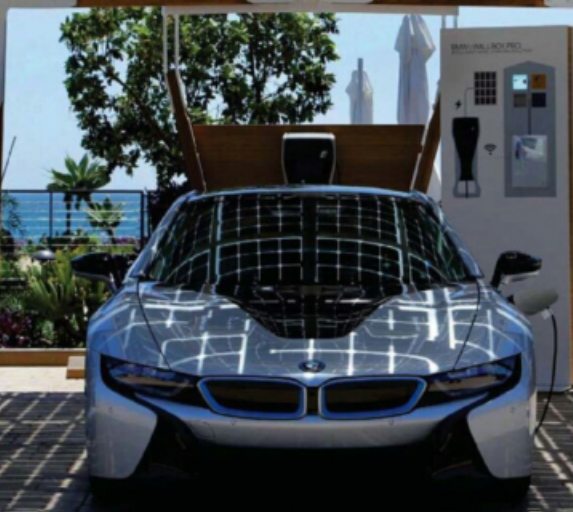
A SILHUETA DO I8 É ESBELTA E ESGUIA. É FASCINANTE!

O MODO SPORT
PROPORCIONA UM
AMBIENTE VERMELHO

chamem "lambo-doors", por favor...), fique a saber que não foram feitas desta forma apenas por questões estéticas. Os engenheiros asseguram que é a solução que permite inclusive poupar peso e dimensões na mesma. Ok, ok, quase convencido. Mas, ao abrir a porta em plena Rodeo Drive, a única coisa que me ocorre é porque raio não vesti hoje a minha t-shirt Armani-Carcavelos? Continuo a sorrir e explico às moças asiáticas que sou "apenas" jornalista. Não, não vou entrar na sequela dos X-Men. Não quiseram saber e tiraram uma centena de fotos. Acho que serei famoso em breve em alguma página da Weibo, uma espécie de Facebook chinês.

Na chegada às montanhas, deixando para trás o glamour e as luzes de Hollywood, coloco finalmente os meus sentidos em alerta.

O BMW i8 é um híbrido. A sua locomoção é assegurada por um novo motor 1.5 tricilíndrico de injeção direta e turbo, com 231 cavalos, e por um motor elétrico de 131 cavalos. A potência conjunta anunciada é de 362 cavalos. O motor de combustão, com caixa de seis velocidades, está acoplado às rodas traseiras e o motor elétrico, com caixa automática de duas velocidades, atua sobre o eixo dianteiro. Quando atuam em conjunto, o comportamento deste novo modelo é idêntico a um quatro rodas motrizes. A distribuição de peso encontrada pela marca para o i8 é de 49/51 e o equilíbrio é sempre nota dominante. As baterias são verdadeiramente *state-of-the-art*.

À minha frente está o serpentear das curvas a norte da mítica Malibu Beach. Tendo em mente a recomendação do início da manhã, aventuro-me pelos deliciosos ganchos encadeados com relevo perfeito. O i8 mostra-se supereficaz. A rapidez é estonteante e a capacidade do chassis deixa-me boquiaberto. Não se ouve um único ruído. Calma. Não falo do motor. Já vamos a essa parte. Em termos de estrutura, a rigidez impressiona. O amortecimento é fantástico, o chassis tem um equilíbrio brilhante. Mesmo quando abusamos um pouco da sorte, o sistema transfere a potência numa vetorização de binário perfeita. O comportamento alterna entre uma boa tração traseira e uma eficaz tração integral. Sem grande forma de aferir velocidades (ao longe parece-me ver um helicóptero com câmara e não, não está a filmar *Godzilla*), limito-me a desfrutar das

A TOMADA ELÉTRICA É IDÊNTICA À DO I3

"NÃO LHES CHAMEM LAMBO-DOORS POR FAVOR"

ESTAÇÃO DE CARREGAMENTO PRÓPRIA PARA I8...

OLHA QUE GIRO QUE FICOU NO MEU FACEBOOK

acelerações e recuperações. A BMW afirma que o i8 faz 4,4 segundos dos 0-100 km/h e 250 km/h de velocidade máxima. E pelo "meio" avança com um consumo médio de apenas 2,2 l/100 km. Convém não esquecer que este é um veículo com autonomia controlada. Com recurso ao sistema híbrido, a autonomia total é de 440 km, mas, na verdade, só conseguirá circular em modo completamente elétrico durante 37 km. Depois disso, irá necessitar de o ligar à corrente como faz, por exemplo, com o i3 (a marca irá ter um carregador de parede rápido capaz de o fazer em duas horas e até uma estação própria).

Com três modos de condução, a autonomia reflete-se em cada um deles. Se escolher o Sport, os dois motores trabalham em conjunto, sendo o papel do motor elétrico reservado para dar um *boost* ao motor de combustão e auxiliar a tração. Se optar pelo modo EcoPro, os papéis invertem-se. Se tiver energia, apenas irá circular em modo elétrico. Verdadeiramente silencioso.

Ok. Já que falei em som, vamos lá à parte "gira" do projeto. Quando desenvolveram este desportivo, os técnicos germânicos viram-se confrontados com a necessidade de eliminar o som "pobre" do motor 1,5 e com a maior necessidade de "inventar" um som para o motor elétrico. A solução? Um módulo eletrónico que atua em conjunto com a rotação da unidade e emite um som a condizer. A maior surpresa? Faz esse serviço para dentro e fora do habitáculo. Confesso que, por vezes, me pareceu algo exagerado, mas devo adiantar que está muito bem feito. É um som eletrónico? É! Mas é o melhor que consegue e não irá ficar desiludido.

Com um habitáculo orientado para o condutor, futurista e repleto de gadgets, o destaque vai para o ecrã multifunções e para a posição de condução perfeita. É um carro que é difícil não amar.

Sem muito mais tempo para poder desfrutar em pleno do potencial do i8, limito-me a observar o funcionamento das luzes com tecnologia laser. A primeira introdução deste sistema num veículo de produção, a assegurar um nível de iluminação ímpar.

Por toda a tecnologia, o fascínio e a desportividade, a marca alemã pede 138 mil euros. Antes de decidir se acha elevado ou não este valor, deixo-lhe uma provocação. Olhe para a página ao lado. TG

BMW I8

Preço: € 138.000
Motor: 1.499 cc, 3 cil., turbo+Elétrico (362 cv)
Prestações: 4,4 s 0-100 km/h, 250 km/h vel. máx.
Consumo/Emissões: 2,2 l/100 km, 49 g/km CO_2
Transmissão: Cx. automática, tr. integral
Peso: 1.560 kg
Autonomia: 440 km (37 elétrica)

USAR &

TEXTO: PAT DEVEREUX / FOTOS: WEBB BLAND

ABUSAR

O Jaguar XKR-S GT e o SRT Viper Time Attack: um par de desportivos puros, superartilhados pelos seus criadores para arrasarem qualquer estrada ou pista. Qual dos dois é melhor?

“NÃO CONTÁMOS COM A INTROMISSÃO DA LEI”

O JAGUAR VENCE A BATALHA EM ESTRADA, MAS EM PISTA...

Estar a olhar para o lado mais perigoso de uma pistola não é das melhores maneiras de começar o dia. Especialmente quando dispara ondas de radar... Comigo a conduzir um Viper laranja. Pior ainda quando está ao gatilho um polícia com o dedo sensível e que, erradamente, me acusa de ser um criminoso, um ladrão e um mentiroso enquanto procura o seu telefone para chamar um reboque que venha buscar o Viper...

Não, não é assim que gosto de começar o dia.

Prefiro acordar com o sol e conduzir um par de desportivos a sério – o novo SRT Viper Time Attack e um Jaguar XKR-S GT, por exemplo – em algumas das melhores e mais desafiantes estradas da zona de Los Angeles.

Idealmente, essa condução levaria a uma das pistas da Califórnia, como a excelente Willow Springs, e, se o mundo fosse perfeito, teríamos a pista só para nós, para abusarmos dos carros à vontade e em relativa segurança.

Com isso feito, o fim da viagem passaria por voltar a LA através dos desfiladeiros, para depois debatermos, com pouca violência física, qual dos carros é melhor e porquê.

Era exatamente isso que tínhamos planeado. Só não contámos com a intromissão da lei. Mas por muito irritante que isso fosse, especialmente porque não fizemos nada de errado, recordou-nos porque é que reunimos estes dois carros no mesmo ensaio.

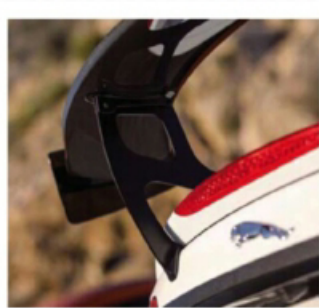
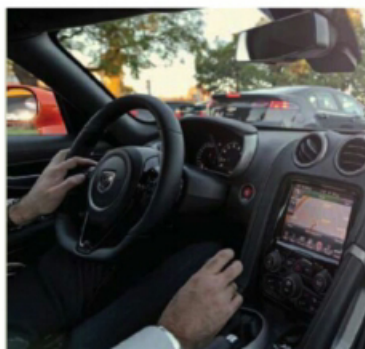
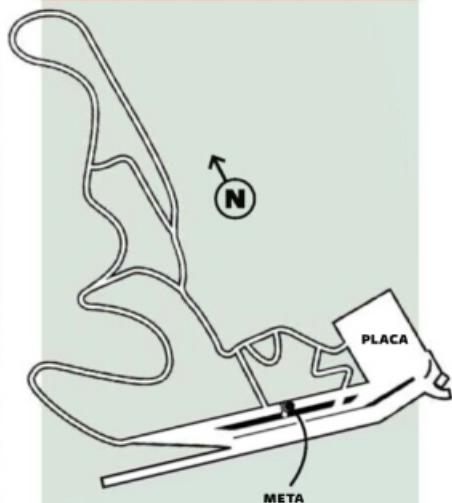
Nos dias que correm, com as estradas cheias, os orçamentos municipais esgotados e o tempo livre cada vez mais raro, não interessa quanto tempo gasta a planear a sua viagem – é certo e sabido que algo para além da meteorologia vai arruinar tudo aquilo que planeou.

É por isso que cada vez mais pessoas nos Estados Unidos estão a virar-se para as pistas privadas sempre que querem divertir-se ao volante. Nos últimos anos, surgiram muitos destes oásis de alcatrão, e agora há cerca de 150 espalhados pelo país – é uma média de três por estado.

A utilização das pistas implica um pagamento considerável, mas como não é autuado nem tem de lidar com advogados nem parques de automóveis rebocados, vale bem a pena ir até lá se gosta de sentir a emoção da velocidade.

E os fabricantes já deram por isso. O SRT Viper TA que vê nas imagens foi criado especificamente para este novo paradigma da pista privada. Ao combinar esta moda das pistas com a certeza de que 25 por cento de todos os Viper são conduzidos em circuito em algum ponto das suas vidas, a SRT percebeu que era a altura ideal para lançar a edição Time Attack que temos connosco.

Apesar de ser um carro bastante exótico, o elemento mais exclusivo deste Viper TA é a pintura TA Orange. Existirão 93 nesta cor, 33 em Venom Black e 33 em Bright White. Todos os outros elementos que transformam o Viper num TA estão na lista de opções – basta saber quais deve escolher.

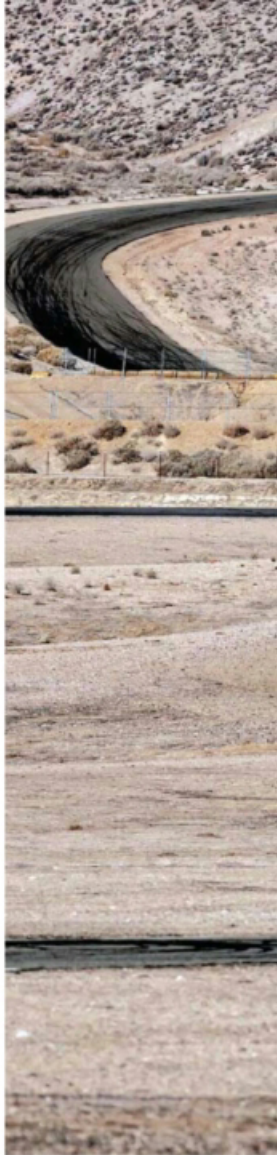
Só para saiba, seguem-se as diferenças principais: jantes Sidewinder II – 15 kg mais leves que um conjunto normal de quatro jantes; pneus Pirelli P Zero Corsa com 355 mm de largura, que geram a maior superfície de contacto de qualquer carro de produção atual; barras antiaproximação 30 por cento mais rígidas que as de série; travões Brembo leves e maiores; amortecedores Bilstein com modos Race e Road; e ainda um pacote aerodinâmico que aumenta em 700 por cento a força descendente a 240 km/h. O bloco V10 continua com 650 cv.

AS ALTERAÇÕES NO HABITÁCULO DO JAGUAR SÃO MÍNIMAS, FELIZMENTE

BEM-VINDO A STREETS OF WILLOW

É MENOS CONHECIDA DO QUE A FAMOSA Willow Springs Raceway, de 4 km, mas a Streets of Willow é igualmente desafiante. Mais curta que a pista principal, os 2,9 km de alcatrão da Streets, que foram estendidos ao longo do árido deserto em 1987, são, no entanto, mais sinuosos e técnicos. Há várias configurações disponíveis, mas todas terminam na imensa placa de derrapagem. E todas requerem a sua concentração constante. Se um carro tem deficiências dinâmicas, esta pista descobre-as rapidamente.

O melhor mesmo é comprar o TA, mas caso não vá a tempo, já sabe quais são os opcionais que tem de selecionar. Ainda por cima, transformam o Viper no carro que ele sempre quis ser. Há uma pureza nas reações e respostas do carro, e uma profundidade de feedback da mecânica como nunca existiu. Isto torna-o um pouco difícil de domar em estrada, já que sente bem cada buraco, bossa e fissura no alcatrão, mas não deixa de ser o melhor Viper de sempre nesta área.

Não se pode dizer o mesmo, no entanto, do Jaguar XKR-S GT construído para comemorar os 25 anos da linha R. Embora tenha imensos pontos a ser favor, também há várias questões problemáticas nas 25 unidades que a Jaguar destinou aos Estados Unidos deste carro de estrada para a pista. Não é que, entenda-se, os engenheiros não tenham dado o seu melhor.

Comparado ao XKR-S, o GT, que partilha o mesmo propulsor V8 Supercharged de 550 cv, tem uma traseira nova, inspirada no F-Type, suspensões novas e uma relação final de transmissão diferente, que dá uma vantagem de 0,3 segundos nos 0-100 km/h. Tem ainda travões carbocerâmicos, que são poderosos e leves – pesam 8,8 kg a menos no total –, pneus traseiros com 305 mm de largura em jantes de 20", e um conjunto de apêndices aerodinâmicos que inclui vários difusores, um resguardo em alumínio, um enorme defletor e aquela imponente asa traseira.

O resultado geral, a juntar aos rasgos no capot, às faixas e aos autocolantes, é um carro que foi, ao que parece, atacado por uma equipa de *tuners* e não por engenheiros da marca. O rapaz do serviço de estacionamento do hotel onde ficámos, para além de muitas outras pessoas, ficou convencido de que tínhamos sido nós a fazer aquilo ao carro e agitou a cabeça, incrédulo. Ele não disse nada, mas consegui perceber o que ele estava a pensar: "Não acredito que fizeram AQUILO a um Jaguar!"

A boa notícia é que não tem de olhar para aquilo enquanto conduz. O que, agora que o polícia acabou de preencher a resma de papelada desnecessária, já posso finalmente fazer. E, pelo menos em estrada, o Jaguar domina o Viper em quase todas as vertentes. É confortável, relaxado e silencioso em todos os tipos de piso. Comparativamente, o Viper assemelha-se mais a uma betoneira que está a ser arrastada sobre uma estrada esburacada

“O VIPER É THRASH METAL COMPARADO AO MOZART DO JAGUAR”

UM É MAIS RÁPIDO EM PISTA DO QUE O OUTRO. NÃO ADIVINHA QUAL...

"QUER FAZER UMA E OUTRA VOLTA ATÉ FICAR SEM PNEUS"

O HABITÁCULO DO VIPER OFERECE MUITA DIVERSÃO E EMOÇÃO

VIPER TA: JANTES SIDEWINDER II E PNEUS PIRELLI

VELOCIDADE A DOBRAR COM O VIPER TA E O XKR-S GT. AGARRE-SE!

– muito barulhento e pouco requintado. É *trash metal* comparado ao Mozart do Jaguar. Em estrada, a vitória é claramente da proposta britânica.

Mas não há uma indicação imediata e óbvia de que o Jaguar tem o que é preciso para triunfar em pista. A direção mais leve do que o ar herdada da versão menos vitaminada trai o GT, e não há uma sensação de velocidade maior do que no RS. Para além disso, a suspensão controla bem o adornar da carroçaria, mas não promete ser especialmente capaz em pista.

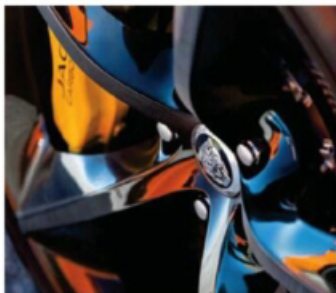
Já o Viper Time Attack não sofre destes problemas. Parece que foi alimentado estritamente com fumo de pneu e pó de travão, e, apesar de ter inúmeras atualizações, continua a ter aquele look "não há corretor que escape". A direção é mais comunicativa, o carro curva como se estivesse em carris e o motor é incansável.

Só falta passar da teoria à prática, e não há sítio melhor para o fazer do que uma das pistas mais rápidas do mundo: Willow Springs International Raceway. Este circuito de 4 km e 61 anos já recebeu de tudo, da F1 – Mansell testou aqui o seu Lotus em 1983 – às Superbikes, e o recorde da pista é de um minuto e seis segundos, o que corresponde a uma média de 219 km/h.

Esta será a segunda vez que conduzo o Viper TA em circuito – a primeira foi no evento de apresentação. Hoje, por uma questão de justiça, vamos utilizar a pista adjacente, chamada Streets of Willow. É mais curta, estreita e sinuosa que a principal, e será mais útil para avaliar as capacidades dos carros a velocidades mais sensatas. No circuito principal, a curva oito – a mais rápida de qualquer pista nesta metade dos EUA – é feita a 235 km/h no Viper. Portanto, a preocupação de quem está ao volante é sobreviver e não avaliar a dinâmica do carro.

Começamos no Jaguar, com o modo Competition ativado, os pneus quentes e o pedal direito colado ao corta-fogo. Há uma saraivada de fumo e lá vamos nós colina acima em direção à primeira curva, com o escape a soltar pequenas explosões e o cenário do deserto a esbater-se. Por enquanto, tudo bem.

Chego ao ponto de travagem e percebo logo que travei cedo demais – os carbocerâmicos são fenomenalmente poderosos e sensíveis. Ao nível do que a Porsche faz de melhor, por exemplo. Reduzo uma vez, tudo bem, dou outro toque na patilha e... nada. A caixa de seis velocidades não tem nada inferior para oferecer a esta velocidade, e está à espera que o carro abrande mais para fornecer outra relação de caixa. Não era isto que eu queria.

O VIPER É DIFERENTE E O MELHOR CARRO DE ESTRADA PARA A PISTA

O JAGUAR XKR-S GT É UM ANIMAL. GOSTAMOS DE ANIMAIS

Entro na curva, mas a direção parece que não está a fazer grande coisa, e fico na dúvida se o carro vai mesmo mudar de trajetória. Mas quando chego ao vértice, ou algures lá perto, acelero a fundo e fico imediatamente preocupado com o oposto. Tal como os restantes modelos mais recentes da Jaguar, no XKR-S GT a sobreviragem é uma constante quando se acelera. Começa por ser divertido, mas depois chateia, porque tem de estar sempre atento ao pé direito e à direção para não fazer piões a torto e a direito.

Repito o processo nas curvas seguintes e depois faço mais um par de voltas. Mas é impossível ignorar a sensação de afastamento em relação à mecânica do carro. É rápido, tem uma traseira vivaça e trava como um demónio, mas o condutor não sente que faz parte da experiência. Se gastar 175 mil dólares num carro de pista, quer paletes de feedback vindo do volante, dos pedais, de tudo.

E é precisamente isso que obtém no Viper TA de 120 mil dólares. Esperava que o SRT fosse demasiado corpulento para uma pista tão técnica, mas este é um dos maiores equívocos acerca do Viper. O carro tem uma distância entre eixos menor do que parece e é muito mais ágil do que seria de esperar.

A outra falácia é que pode usar sempre uma relação de caixa abaixo, porque o motor compensa tudo com o binário a baixo regime. Só que o V10, apesar de ter muito binário a baixas rotações, só mostra o seu melhor na parte final do seu regime. Encare-o como uma espécie de Mazda MX-5 sobredimensionado.

A aderência puramente mecânica do americano impressiona. Em plena curva, pode corrigir a trajetória com o acelerador sem que, graças ao controlo de estabilidade, seja cuspido para a gravilha. O sistema morreu no nosso carro a meio do ensaio, mas eu já o tinha usado extensivamente em ocasiões anteriores e sei que é uma ajuda preciosa e que não prejudica a diversão.

Da mesma forma, a caixa manual, o controlo de arranque e as barras antiaproximação maiores permitem assumir ritmos de andamento superiores em pista e até reforçam o fator diversão. Não há um elemento que se destaca – o carro funciona como uma entidade coesa e viciante que enfeitiça o condutor a fazer uma e outra volta até ficar sem pneus. É isso que se quer num carro de estrada destinado às pistas.

De volta a LA, não há dúvidas de que o Jaguar apresenta o melhor compromisso entre estrada e pista. Mas perde muito com isso. Todos aqueles apêndices aerodinâmicos e autocolantes ficam mal ao Jaguar, e a caixa de seis velocidades, não obstante as melhorias mecânicas, porta-se mal em pista.

Passando ao TA, este é claramente o Viper a comprar. É demasiado agressivo em estrada e requer a sua atenção constante, mas revela-se um desafio gratificante. Sim, os polícias vão mandá-lo parar, multam-no por causa de velocidades imaginárias e sugerem que não é a pessoa mais honesta do mundo, mas 30 segundos depois de chegar à pista vai (tal como eu) deixar de se preocupar com isso. TG

JAGUAR XKR-S GT

Preço: \$ 174.895 (equivale a € 125.932)
Motor: V8, 5.000 cc, 550 cv, 680 Nm
Performance: 0-100 km/h em 3,9 seg., 300 km/h vel máx.
Consumo/emissões: 12,3 l/100 km, 292 g/km CO_2
Transmissão: 6 vel., automática com patilhas
Peso: 1.713 kg

SRT VIPER TA

Preço: \$ 118.485 (equivale a € 85.314)
Motor: V10, 8.400 cc, 650 cv, 814 Nm
Performance: 0-100 km/h em 3,4 seg., 310 km/h vel. máx.
Consumo/emissões: 18,8 l/100 km, n.d. g/km CO_2
Transmissão: 6 vel., manual
Peso: 1.541 kg

UMA DAQUELAS COISAS

Um estilo inconfundível, um tridente que afasta todas as dúvidas e um V8 biturbo com uma sonoridade italiana muito característica. É o mais ostensivo dos **Quattroporte**

TEXTO: **ANDRÉ MENDES** / FOTOS: **MANUEL PORTUGAL**

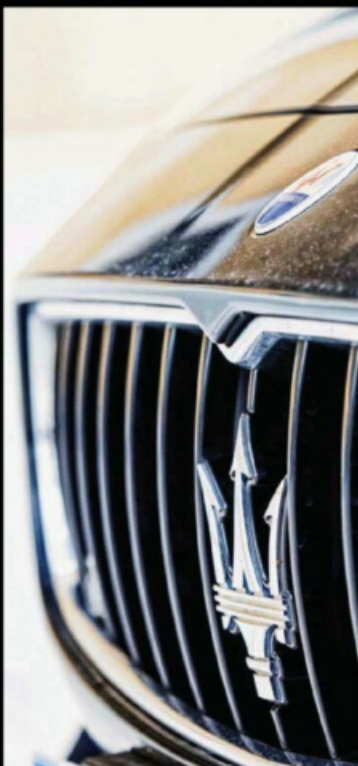
A Maserati está de volta! Na mesma altura em que a marca do tridente se encontra a comemorar o seu primeiro centenário e depois de uns anos de marasmo, parece que tudo está a ser feito para que a Maserati regresse em pleno ao mundo dos apaixonados por automóveis, mas também ao daqueles que gostam de conduzir um automóvel mais luxuoso no seu dia-a-dia. A componente "real" de todo este regresso fez inclusivamente com que a gama Quattroporte até passasse a ter um motor diesel na sua oferta, mas claro que o mais nobre e sedutor GTS também não poderia deixar de estar presente e é justamente essa versão que temos marcada para passar uns dias na nossa companhia. E não, este não é diesel...

Ainda não passaram 100 metros desde que saí das instalações da marca, onde me acabam de entregar um Maserati Quattroporte GTS para ensaio e vou ter de encostar. Não que o carro tenha alguma coisa de errado, bem pelo contrário, sou mesmo eu que preciso de uns minutos. Preciso de digerir com um pouco mais de calma todo o ambiente que me rodeia. O tridente encaixado no volante, mesmo à minha frente, quase obriga a que isso aconteça. Há aqui um estranho misto de antigo, novo e muito luxuoso. Os tons mais originais, característicos dos modelos italianos - uma vez que só mesmo eles têm a coragem de o fazer sem cair no brejeiro - parecem ligar na perfeição a pele dos assentos com a utilizada no tablier e que é separada por uma faixa de madeira onde, numa das extremidades, está o nome Quattroporte. Até o nome do raio do carro é sedutor. E simples. Afinal, este é o Maserati de quatro portas, que já vai na sua sexta geração, cerca de 50 anos depois do primeiro modelo da marca com este tipo de carroçaria ter sido apresentado com grande pompa e circunstância.

No meio de todo este mundo de pele, há elementos que recordo de modelos como o Lancia Thema ou mesmo do Jeep Cherokee que conduzi há umas semanas, o que me faz não ignorar a recente fusão dos Grupos Chrysler e Fiat, e de tudo o que isso poderá implicar. Mas agora, estou sentado ao volante de um Maserati e quase que me sinto com vontade de descalçar os sapatos e aconchegar a minha posição no sofá. Os comandos elétricos do assento e da coluna da direção permitem-me ajustar a posição de condução da melhor forma e quase me sinto tentado a deixar ligado o sistema de som da Bowers & Wilkins que, através do rádio, me está a presentear com o tema "Just one of those things", de Cole Porter, interpretado por Ella Fitzgerald, e ficar aqui a apreciar este momento em vez de conduzir. Mas claro, ia contrariar todo o propósito da existência de um automóvel, ali mesmo na parte do "móvel". Claro que há uma razão para que isso aconteça, até porque o Maserati Quattroporte é considerado por muitos como o Ferrari de quem não gosta de conduzir e prefere ter um motorista a desempenhar esse papel. Mas como não tenho aqui mais ninguém comigo, terei de ser mesmo eu o "motorista" e dispensar a presença de internet sem fios a bordo e de outras mordomias que normalmente são mais apreciadas por quem viaja lá atrás e nem liga muito à viagem em si.

O silêncio a bordo é sublime, mesmo apesar de as portas não terem molduras nas janelas, o que, ainda assim, não proibiu a existência de cortinas laterais com comando elétrico nas janelas traseiras. Mas todo este silêncio é quebrado de uma forma subtil pelo novo acordar do que está escondido lá à frente. Trata-se de um bloco de 3,8 litros de cilindrada com oito cilindros em V, construído na fábrica da Ferrari, em Maranello, e que recorre à dupla sobrealimentação para conseguir uns muito expressivos 530 cavalos de potência. E com a mesma magia do acordar do V8, o sol também desaparece e começa a chover, criando um ambiente a bordo ainda mais cativante e contrastante com o que se passa agora lá fora. Ainda assim, e sabendo que esta unidade tem instalados nas jantes de 20 polegadas uns imponentes Pirelli Sottozero de inverno, arranco

> "O V8 vai murmurando algo, como se estivesse quase a adormecer, ou a resmungar por ter de andar devagar"

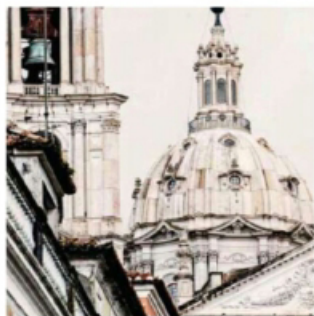
QUATRO SAÍDAS DE ESCAPE QUE PODERIAM ENTRAR NA MESMA CATEGORIA DE INSTRUMENTOS

MAIS DE 5,2 METROS DEMORAM A SAIR DE UMA CURVA

confiante e confortável como se estivesse, de facto, num mundo à parte, debaixo deste ambiente chuvoso.

O ritmo sonolento da cidade deixa-me apenas rolar, continuando a apreciar o elevado nível de conforto a bordo. Lá à frente, o V8 vai murmurando algo, como se estivesse quase a adormecer ou a resmungar por ter de manter o ponteiro do velocímetro dentro do limite legal de velocidade, mas, ao aproximar-me de um túnel, não consigo deixar de ligar o modo Sport, ativar o comando manual da caixa de oito velocidades, reduzir duas ou três relações, abrir a janela e atirar o pé para cima do pedal do lado direito. Agora sim, acordei o V8! Os quatro escapes elaboram uma pequena sinfonia, daquelas que nos fazem imaginar um qualquer maestro italiano a gesticular a sua batuta como se não houvesse amanhã e já com um pingo de suor a escorrer pela cara. Talvez um pingo semelhante ao que também me começou a deslizar pela testa, assim que percebi que durante este pequeno momento de êxtase, o eixo traseiro se chateou com o da frente e decidiu não rolar pela mesma trajetória. Em plena linha reta... Algo que já quase não estamos autorizados a sentir nos modelos atuais deste segmento, mas que o Quattroporte ainda nos serve de bandeja e acompanhado de uma *flûte* de champanhe. Digam o que disserem lá nos bancos de trás, aqui, no lugar do condutor, ainda há um prazer de condução como deve ser, e muito pouco filtrado. Perdi a vontade de estar lá atrás, quero mesmo conduzir este Quattroporte.

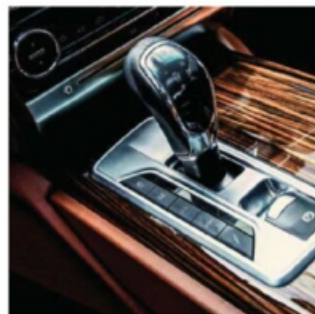
Mantenho o modo Sport ativo e delicio-me com as passagens de caixa e com o som emitido pelo motor e pelos escapes, sempre que isso acontece. "E que tal é?", pergunta-me um colega quando chego à garagem da *TopGear* com o Maserati Quattroporte GTS. Começo por dizer que é apenas "uma daquelas coisas", tal como na música, e termino com um sorriso simples que fica esquecido, enquanto continuo a entrar na garagem com o V8, a deitar um som meio engasgado pelos escapes. E não pense que isto é algo mau. Longe disso. Deixar a caixa em primeira velocidade, e deixar o Quattroporte descer a rampa para o piso inferior ao ritmo que ele bem entender, é algo divinal que nos remete para diversas outras criações de Modena, na sua época de maior esplendor. E já estacionado no lugar, com os escapes virados para a parede e a empurrar o ponteiro do conta-rotações até perto das 2.000 rpm, então, é um daqueles

"Espaço para sacos de compras ou um ou dois cadáveres, dependendo da atividade do proprietário"

O QUATTROPORTE É O FERRARI DE QUEM NÃO GOSTA DE CONDUZIR

ATÉ O NOME DO CARRO CONSEGUE SER ELEGANTE

CÁ ATRÁS, POUCO IMPORTA O QUE SE PASSA LÁ À FRENTE

HASTES METÁLICAS FIXAS PARA A CAIXA DE OITO VELOCIDADES

> "Os comandos da caixa são fixos, mas também ficavam bem em casa a servir, por exemplo, de pisa papéis"

O V8 BITURBO FOI CONSTRUÍDO EM MARANELLO

momentos que mal consigo explicar no texto e com que ainda me delicio sempre que vejo o vídeo que fiz com o telefone.

Fora do Quattroporte, é impossível não reservar uns minutos para contemplar o desenho da carroçaria, todos os seus pormenores, mas também o tamanho que o faz ficar fora das linhas amarelas que estão pintadas no chão da garagem. O topo de gama da Maserati soma quase 5,3 metros de comprimento e dois de largura, mantendo a altura muito próxima do metro e meio. São dimensões mais generosas que as de muitos modelos deste segmento que já tivemos oportunidade de testar, alguns deles com a palavra Longo a fazer parte da sua designação. E só de distância entre eixos, estão mais de três metros. É uma das razões que explicam o amplo espaço a bordo, onde, mesmo com uma pessoa de estatura elevada nos bancos da frente, que tiver de aceder aos lugares traseiros de vestido, por exemplo, ainda conseguirá fazê-lo com o máximo de elegância, encostar as costas no assento e traçar a perna sem sequer tocar no banco da frente. E lá atrás, na bagageira com 530 litros de capacidade, ainda há espaço para inúmeros sacos de compras e caixas de chapéus, ou mesmo um ou dois cadáveres, dependendo do tipo de atividade do eventual proprietário deste luxuoso executivo italiano.

Segundo a ficha que acompanha este modelo, o Maserati Quattroporte GTS tem um peso inferior a duas toneladas – uma das principais novidades desta geração foi o esforço feito para a redução de peso – e uma repartição perfeita de 50 por cento no eixo dianteiro e no traseiro. Só isto já deixa antever uma dinâmica mais apurada e até alguma agilidade, mas não consigo deixar de pensar na piada do elefante a saltar de nenúfar em nenúfar, associando-a a cada passagem de uma curva para outra ao volante do Quattroporte numa estrada mais sinuosa. É que o volume do Quattroporte é mesmo fora do comum. Chega mesmo a assustar quem não está à espera de o ver a aparecer de uma curva em sentido contrário, um pouco mais rápido do que seria suposto.

No entanto, sem trânsito, com o modo Sport ligado e com a caixa de velocidades no modo manual, o que me permite usar os comandos fixos instalados atrás do volante e que não me importaria de ter em casa a servir de, por exemplo, pisa-papéis, o Quattroporte vai-me incutindo a confiança necessária para começar a explorar a sua dinâmica em curva. A potência passa a uma velocidade (ainda mais) incrível para as rodas traseiras e a suspensão fica mais firme, o que ajuda a controlar os movimentos da carroçaria de uma forma mais precisa e eficaz. Segundo os dados da Maserati, a aceleração dos 0 aos 100 km/h é cumprida em 4,7 segundos e a velocidade máxima anunciada fica acima dos 300 km/h. Mas, ainda assim, a imponência do Quattroporte (e alguns dos números que vão surgindo no computador de bordo), faz-me regressar ao modo normal ou mesmo ao I.C.E., que não quer dizer gelo mas sim Increased Control Efficiency (qualquer coisa como eficácia de controlo melhorada), que ajusta a resposta do motor para algo mais suave e neutro, ideal para quando queremos apenas rolar. Ainda que, com o V8 praticamente adormecido e com um ronronar, tipo gato bebé, ao contrário do tigre preso na jaula que lá estava mesmo agora.

Falta o preço. Sim, há sempre um momento neste tipo de textos em que é mesmo necessário manchar todo este misto de sensações com algo de que ninguém vai gostar. O país está em crise, a maioria das pessoas tem problemas financeiros e o Quattroporte GTS custa mais do que muitos apartamentos na zona periférica de Lisboa. São 186 mil euros de puro luxo italiano, que pagam também um motor V8 incrível, mesmo quando está desligado, um ambiente a bordo com alma e personalidade, algo que é tão raro de encontrar nos dias que correm, e um estilo inconfundível que, pelos vistos, só mesmo os italianos conseguem incluir nos seus modelos. São quase 200 mil euros que pagam algo de muito especial. Diferente, e se calhar não tão bem construído e futurista como as alternativas alemãs do costume, que tiveram um desenvolvimento tecnológico de uma magnitude completamente diferente nos últimos anos. Mas especial. Em cada detalhe, em cada pormenor, em cada tridente e até nos reflexos provocados pelo imenso tom negro da carroçaria. Podemos apenas desejar à Maserati uma evolução tecnológica ao nível da dos seus rivais, mas que sejam dispensadas as pessoas que já lá trabalham e que conseguem criar algo capaz de me deixar durante vários minutos a admirar o Quattroporte sempre que me aproximo ou antes de me afastar dele... TG

MASERATI QUATTROPORTE GTS

Preço: € 186.000
Motor: 3.798 cc, 8 cil. em V, caixa ZF de oito relações, tração traseira
Performance: 530 cv às 6.800 rpm
650 Nm às 2.000 rpm
0-100 km/h em 4,7 s.
307 km/h
1.900 kg
Consumo/emissões: 11,9 l/100 km, 278 g/km CO_2

PORSCHE
GT3
911 GB

BRANCO E VELOZ

Chegou a versão pura e dura do 911. Apontámo-la ao horizonte...

TEXTO: **OLLIE MARRIAGE** / FOTOS: **ROWAN HORNCASTLE**

Cinquenta anos. É a idade do Porsche 911. São cinco décadas de retoques evolucionários e modificações, de tenacidade, fastio e concentração, de mãos seguras que nunca deixaram cair a bola nem estragaram a fórmula. E agora a Porsche decide que o ideal é dar um enorme salto em frente?

Só que não são as mudanças em si que nos surpreendem, mas sim o carro enquanto resultado final. Este é o 911 GT3, o Porsche mais puro, o carro que representa a marca, a sua essência destilada e enfiada numa delícia de condução com 4,5 metros de comprimento e 1.430 kg de peso.

Mexer no GT3 é análogo a criticar uma religião – ao fazê-lo vai atrair a ira dos elementos fundamentalistas da congregação.

A analogia religiosa não é descabida neste caso. Parto do princípio que o leitor seja uma pessoa liberal, feliz por deixar o seu semelhante decidir o próprio destino, e acredita que o conservadorismo inabalável é uma abordagem despropositada do mundo. Mas e se falarmos de carros? O que acha de um Ferrari com motor turbo? E de um Lotus com tração integral? Ou um GT3 com caixa automática... E que tenha até, pasme-se, direção assistida elétrica? E, horror dos horrores, direção às quatro rodas – sim, o 911 GT3 tem um eixo traseiro direcional.

Já se sente menos liberal? Isso é porque este assunto é importante para si. E para mim. Sim, caso ainda não tenha percebido, o novo GT3 já não está disponível com caixa manual nem direção assistida hidráulica, e tem quatro rodas direcionais.

Porsche 911 GT3

Ao olharmos para os últimos 50 anos de religião Porsche, é óbvio que as coisas evoluem lentamente. Já este GT3 é uma revolução.

Abordemos antes o que é menos controverso. Continua a ter o bloco de seis cilindros opostos e 3,8 litros na traseira. Ah! Mas já não é o famoso motor Mezger de competição derivado daquele que propulsionava o GT1 Le Mans e que foi usado em todos os GT3 desde então, mas sim um novo motor de injeção direta. Já percebeu o padrão? O que importa saber é, no entanto, se as alterações que a Porsche efetuou estragaram a experiência final. Os números produzidos pelo motor prometem: 475 cv – mais 40 cv que o antecessor e mais 20 cv que a última versão RS. *Só* 440 Nm de binário, mas o motor deste GT3 é aspirado e foi concebido para atingir as 9.000 rpm.

Se nunca ouviu falar de Hans Mezger, é provável que não se preocupe com a gestação do novo motor, mas olhar para o habitáculo e ver PRND escrito na consola... é um assunto totalmente diferente. O GT3 usa a transmissão de dupla embraiagem da Porsche, o que significa que só tem dois pedais. Basta puxar a patilha e sentir as passagens de caixa estilo jogo de computador real. O mesmo é válido para a direção. A direção assistida do novo 911 Carrera é elétrica (principalmente por questões de eficiência) e tem sido alvo de críticas pela sua falta de feedback. No entanto, aqui está ela no GT3.

A Porsche não poderia simplesmente ter poupado dinheiro e dado aos seus fiéis o que queriam ao atualizar a direção antiga e a caixa manual? Talvez. Mas os fabricantes raramente prosperam ao olharem para o passado em busca de inspiração.

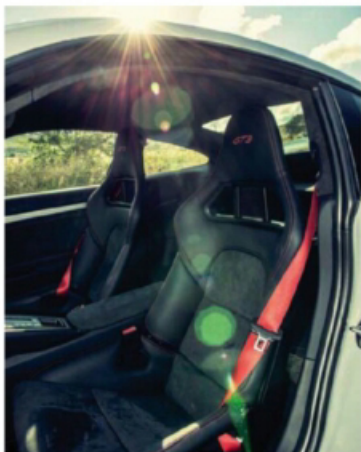
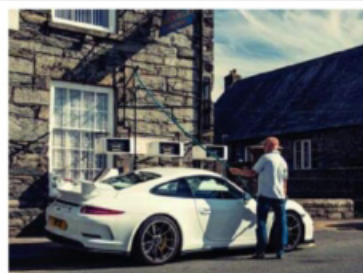
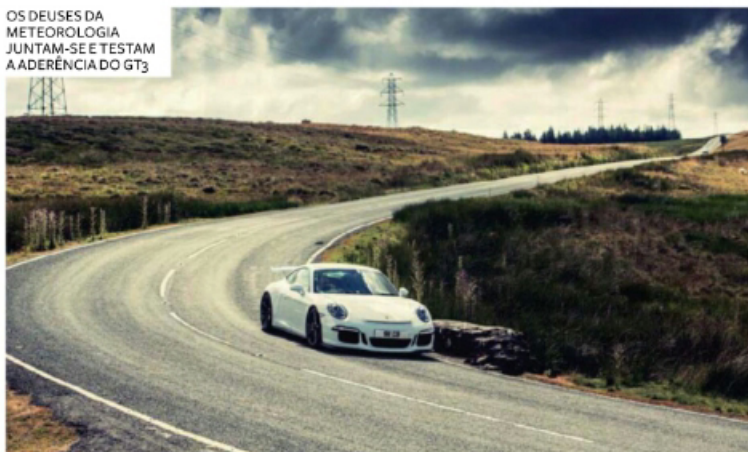
O que nos traz diretamente à direção às quatro rodas, algo que não é popular desde os dias do Honda Prelude, há uns 20 anos. Mas aqui é usada com um propósito especial em mente. A maior distância entre eixos do novo 911 melhora a estabilidade, mas é mau para a agilidade. É por isso que as rodas traseiras viram até 1,5 graus, o que dá a sensação de a distância entre eixos ser 150 mm menor. Mas será que isso torna o carro artificial? Sente a falta da caixa manual? O som do motor é gutural o suficiente? Como é a direção? E, de forma a cobrir todas as preocupações latentes sobre o carro, será este um GT3 genuíno?

Gales. Perto da vila de Bala. Já tinha poucas dúvidas, mas os últimos 30 quilómetros convenceram-me. Sim, este é um verdadeiro GT3. Mas trata-se de um tipo diferente de GT3. Eu sei que isto soa a uma contradição impossível, mas tenho cada vez mais a certeza do que digo quanto mais conduzo o carro.

Neste preciso momento, estamos reunidos a planear. E a admirar. A carroçaria é o elemento menos controverso do carro – representa a continuidade quase perfeita dos anteriores modelos, baixa e enrolada sobre as jantes de 20 polegadas que se projetam para fora das cavas e dilatam os flancos. Em Bala, o carro causa um rebuliço, especialmente quando o estacionamos na bomba de gasolina do tempo dos afonsinhos e agarramos na relíquia que é a mangueira de abastecimento. Aquilo tem um aspeto tão mau que fico preocupado com a possibilidade de o combustível ter ferrugem.

Andamos pela vila com o ressoar do motor atrás de nós. O carro parece estar a dar-se mal com este tipo de condução, em modo "exibição urbana". O ralenti é pouco suave, a transmissão é ruidosa e o carro é pouco confortável nas lombas. No entanto, está só a armar-se em mauzão. Lá dentro, comporta-se muito bem – com a caixa em D, soltei o travão de mão elétrico e fiz um pouco de força com o pé direito. Caso não percebesse de carros (ou se não ouvisse a mudança instantânea de som a cada passagem de caixa), pensaria que dentro do carro estava um tipo a mexer numa rabugenta caixa de velocidades manual. Sim, porque a antiga era rabugenta. Exigia estar devidamente quente antes de engrenar bem qualquer mudança e a embraiagem era pesadíssima. Mas era carismática; fazia-o sentir-se um com o carro, uma parte fundamental da máquina. Com a caixa automática, o condutor não tem de concentrar-se e esforçar-se tanto, as recompensas são menores e a satisfação pessoal dissipa-se.

É um argumento válido. A caixa é o elemento que mais transforma o GT3. Torna-o mais prático. E o novo habitáculo vem acentuar essa vertente. A consola central estilo Panamera e o desenho do tablier tornam o 911 mais luxuoso, e embora este GT3 tivesse poucos opcionais (nada de GPS, USB, Bluetooth), o habitáculo é menos despido. Não se parece com um carro de corrida. Acho que poderia usá-lo no dia a dia, desde, claro, que fosse possível voltar a instalar os bancos traseiros.

"A CAIXA É O ELEMENTO QUE MAIS TRANSFORMA O GT3"

OS DEUSES DA METEOROLOGIA JUNTAM-SE E TESTAM A ADERÊNCIA DO GT3

OS TRAVÕES DE CERÂMICA OPCIONAIS SÃO MAGNÍFICOS. CUSTAM €8.794

"UMA CAIXA AUTOMÁTICA? NUM GT3? O QUE RAIO SE PASSA AQUI?"

ENTRE. PONHA O CINTO. FAÇA FORÇA COM O PÉ DIREITO. DIVIRTA-SE...

COMO VÊ, A POSIÇÃO DE CONDUÇÃO NO NOVO GT3 É MESMO MUITO BAIXA!

Só que este caráter mais benigno é enganador. Embora seja verdade que o GT3 é mais pragmático e amigo da condução em cidade, também é verdade que é completamente bipolar. Quando puxa a sério por ele, o GT3 responde à altura. As estradas nesta zona encontram-se entre as melhores das ilhas britânicas: caracóis sinuosos de alcatrão encaracolado, em algumas zonas em mau estado devido ao terreno acidentado. Não são estradas fáceis, mas é o sítio ideal para trazer o novo GT3.

Nos primeiros troços, perto de Llyn Celyn, o GT3 percorre facilmente as curvas apertadas e difíceis, com total solidez e imenso feedback vindo do chassis. E da direção. Não é tão "faladora" quanto a antiga, mas não se trata de uma direção assistida elétrica que mal consegue comunicar o que as rodas fazem – trata-se, isso sim, do melhor sistema elétrico que já utilizei, recheado de informação. Temos, portanto, uma direção muito comunicativa, um chassis que se adapta de imediato ao ritmo da estrada e um motor que... bem, o motor é a verdadeira estrela da companhia.

Às 5.000 rpm, com o ponteiro das rotações a apontar para norte, é difícil imaginar que as coisas possam melhorar, com a aceleração total à sua disposição e uma banda sonora vinda do mundo da competição: feroz, estridente e ríspida. Só que ainda tem mais 4.000 rpm para explorar, e a partir das 7.000 rpm a experiência é transcendental. É um sítio especial, que faz lembrar um 458 puxado ao máximo, com um comportamento mais mágico do que mecânico.

Nas últimas duas mil rotações, é como se a cera dos seus ouvidos desaparecesse instantaneamente: o ruído assume as suas formas máximas de zumbido e corpo, ao passo que o ímpeto da aceleração coloca o GT3 no campeonato dos supercarros. Se puxar a patilha e engrenar a relação acima, bem... Digamos apenas que nunca sentiu nada assim. É imediato. Não há qualquer intervalo nem abalo, apenas um rápido movimento do ponteiro, uma alteração da sonoridade do motor e a possibilidade de visitar de novo a faixa mais elevada do conta-rotações. É irresistível.

Portanto, abranda e faz tudo outra vez. E depois faz questão de parar o carro e esticar todas as mudanças até à *red line*, só para ouvir aqueles ruídos e sentir aquelas sensações viciantes. A caixa de dupla embriagem é brilhante. E tem um truque: se puxar as duas patilhas em simultâneo, o carro fica em ponto morto e pode fazer arranques a patinar. Tudo isto para combater a noção de que o GT3 é inferior por causa da falta da caixa manual.

E vai dar por si a sentir saudades da caixa manual, que o obrigava a envolver-se ininterruptamente na condução. Agora, essa escolha é sua. Eu escolhi envolver-me, e o GT3 não desiludiu. Só tenho uma crítica: as relações são muito longas. Já que é tão fácil fazer passagens de caixa, porque é que as relações não são mais curtas e próximas, para o fluxo de potência ser ainda mais avassalador a velocidades alcançáveis?

A direção também não é impecável. Nota-se uma hesitação mínima no início da rotação do volante a partir da posição central. Não é nada grave, mas é suficiente para lhe roubar alguma da confiança nas curvas mais complicadas. Rodas traseiras direcionais? Não as sente a trabalhar, mas a forma como o GT3 muda de direção impressiona.

Atira-se estrada fora como que levitando sobre as traiçoeiras depressões e lombas, com a maior distância entre eixos e a distribuição de peso mais focada na traseira a melhorarem a estabilidade em relação ao antecessor. Meu Deus, este carro ajusta-se tão bem à estrada e é tão preciso nos seus movimentos. A forma como domina todas as faces de uma curva é deslumbrante, e o carro parece desfrutar de todos os momentos. Poderia ser mais leve, a aderência é, talvez, excessiva, e o foco do carro parece agora estar mais virado para os tempos de volta em Nürburgring do que para a diversão, mas nada de dramático.

Já não duvido do GT3. Sim, tem um repertório mais alargado e já não é um carro de *track days* tão puro, mas a diferença entre o 911 e o GT3 é agora maior. Os engenheiros tinham razão em preocupar-se com a aceitação da direção e da caixa por parte dos puristas, e fizeram muito bem em desenvolver um motor e uma suspensão irrepreensíveis. Esses dois elementos são as estrelas deste espetáculo, mas ainda mais importante foi o facto de a Porsche ter recorrido a tecnologia avançada, tê-la usado exatamente como queria e criado a versão 2.0 do GT3. Mais avançado, mais bem comportado, menos assustador mas com o mesmo ADN de competição.

Claro que nem sempre foi assim... ⟶

"O GT3 DOMINA TODAS AS FACES DE UMA CURVA"

FICHA

PORSCHE 911 GT3
Preço: € 180.218
Motor: 3.799 cc, 6 cil., 475 cv às 8.250 rpm, 440 Nm às 6.250rpm, PDK de sete relações, tração traseira, 1.430kg
Performance: 0–100 km/h em 3.5 s, 315 km/h
Consumo: 12,4 l/100 km, 289 g/km

Gosta deste carro?

CONHEÇA O PAR BRUTAL

DOIS PORSCHES DE COMPETIÇÃO DE DUAS ERAS DIFERENTES. AMBOS COM DECORAÇÃO MARTINI...

TEXTO: OLLIE MARRIAGE / FOTOS: ROWAN HORNCASTLE

TRAVÕES DE 380 MM EM AÇO NO CUP; OS DO CARRO DE ESTRADA TÊM 410 MM E SÃO CERÂMICOS

O INTERIOR DO CARRO DE ESTRADA É DIFERENTE DESTE. NÃO TEM O SLOGAN NO TABLIER...

"A NOTA DO MOTOR É FAMILIAR, MAS FORTEMENTE AMPLIFICADA..."

O que aqui vê são os dois suportes que mantêm a enciclopédia de competição 911 em pé. De um lado temos o mais recente GT3 Cup, com o conhecido motor de seis cilindros opostos e 3,8 litros e a transmissão automática com patilhas; no outro lado, temos algo saído do sonho de um engenheiro... Chama-se Moby.

Vamos começar pelo carro mais fácil de compreender – o Cup. É isto que o GT3 normal aspira ser quando o leva para a pista. Os dois são, no entanto, bastante parecidos: dimensões similares, potências equiparadas, disposição das suspensões idêntica. OK, a transmissão só usa uma embraiagem e é sequencial, mas essa é a única alteração mecânica significativa.

Já em termos de condução são muito diferentes. A versão de corrida não tem nada em comum com a de estrada no habitáculo, com poucos ou nenhuns acabamentos, fios por todo o lado, painéis digitais estranhos. O som do motor é familiar, mas fortemente amplificado, e o acelerador está disfarçado de interruptor. Também tem o pedal da embraiagem, mas só o usa para quando arranca – depois, desde que esteja a acelerar ou travar com força suficiente, basta puxar a patilha para ativar as ribombantes passagens de caixa. O Cup é excelente, mas como calça *slicks* de competição, e os pneus têm imenso sopé negativo, é menos bem comportado que o irmão de estrada, e está sempre nervoso e a querer mudar de trajetória.

ACHA QUE ESTA ASA É GRANDE? É, MAS NÃO É NENHUMA CAUDA DE BALEIA

FICHA

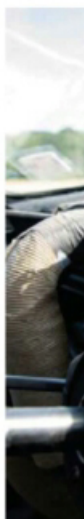
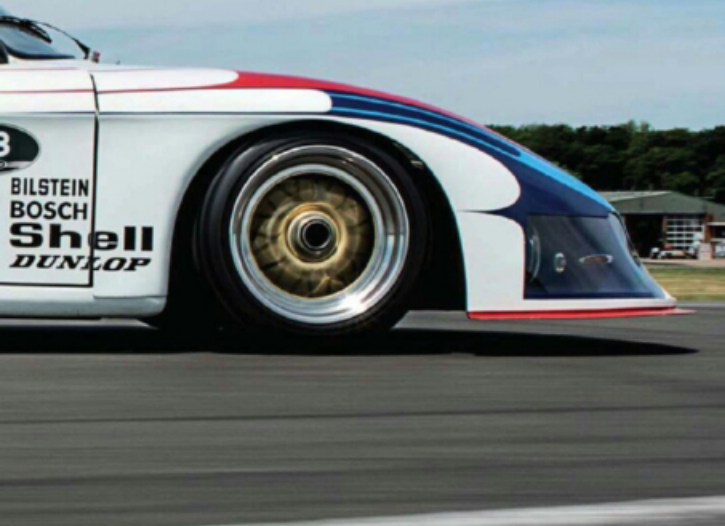
GT3 CUP

Motor: 3.800 cc, 6 cil. opostos, 460 cv às 8.500 rpm, caixa sequencial de seis relações, tração traseira, 1.160 kg
Performance: 0-100 km/h em 3,2 s, 325 km/h 2,52 kg/cv

FICHA

MOBY DICK

Motor: 3.211 cc, biturbo, 6 cil. opostos, 856 cv às 8.200 rpm, 783 Nm às 6.600 rpm, caixa manual de quatro rel., tr. traseira, 1.025 kg
Performance: 0-100 km/h em 2,6 s, 365 km/h, 1,19 kg/cv

AS TUBAGENS CINZENTAS DEIXAM ENTRAR AR NO HABITÁCULO

“A ESTRANHA CARROÇARIA QUE LHE VALEU A ALCUNHA”

O outro carro que vê nas imagens é ainda pior. E mais divertido. E digo pior no sentido de ser tecnicamente limitado, já que o Moby Dick, corretamente designado como Porsche 935/78, não tem, na minha opinião, defeitos. Foi este *o* carro de corrida que selou o meu amor pelos automóveis: tinha cinco anos e imaginei-me a conduzi-lo na reta Mulsanne a 365 km/h. Poder conduzi-lo (e só há mesmo um) é tão importante para mim que nem consigo explicar.

Tem 35 anos. Continua a ser o 911 mais potente de sempre e é assustador, mesmo num sítio com escapatórias tão largas quanto este. Nem sequer fico tão assustado pelo facto de valer milhões.

Ao contrário do Cup, que começou a vida enquanto carro de estrada e não se afastou assim tanto dele, se colocar o Moby ao lado do 911 Turbo original vai pensar que não são do mesmo planeta. A Porsche explorou o livro de regras a fundo – subiu o piso do carro, rebaixou a carroçaria 75 mm e até montou a caixa de velocidades ao contrário. Por fim, montou a estranha carroçaria, que lhe valeu a alcunha cetácea, sobre os painéis originais. Basta olhar para o Moby por trás para conferir.

O bloco de seis cilindros opostos e 3,2 litros foi totalmente revisto (por Hans Mezger, claro), com cabeças de cilindro refrigeradas a água e uma série de outra melhorias, como um turbo KKK adicional. O 911 Turbo tinha 264 cv, mas o Moby Dick tinha 856 cv. E uma caixa de velocidades manual de quatro relações em que a primeira permite atingir os 160 km/h. E um diferencial traseiro bloqueado. Já o *lag* do turbo pode ser medido em derivas continentais.

Não é fácil conduzi-lo. Este carro é um monstro vivo. Eis o que acontece quando vai em primeira. Nada. Depois ouve um assobio distante, como uma locomotiva a aproximar-se. O ruído é constante e torna-se mais alto, como uma chaleira com água prestes a ferver. O tom muda quando o turbo começa a deslocar mais ar. O Moby começa a ganhar velocidade, e depois chega a pressão máxima: é transportado para outra dimensão, estilo *Star Trek*. É espantoso. Na primeira vez que acontece, tira o pé instintivamente. É difícil processar o que se passa – uma potência parecida à do Veyron, mas metade do peso para puxar.

Para além do atraso do turbo, há o problema da subviragem. O diferencial bloqueado só prejudica a agilidade do Moby, e é preciso lutar com ele – convém travar nas curvas para manter algum peso sobre a dianteira. Só que também tem de usar o pé direito para acelerar e anular o *lag* do turbo à saída da curva, e preparar-se para quando os turbos entram em ação. A partir desse momento, solto um grito de alegria sempre que acelero.

É um carro incrível mas imperfeito. A única coisa que tem em comum com o Cup é o tipo de motor e a famosa decoração Martini. Mas tem o condão de mostrar quão longe chegou a tecnologia automóvel, que o 911 é agora bem menos assustador e que a Porsche conseguiu aperfeiçoar este conceito. TG

VÊ O CONTA-ROTAÇÕES? NÃO FUNCIONA. NÃO OLHE... SINTA O CARRO!

Clarkson: "O McLaren P1 faz os outros carros parecerem coisa do passado"

Foi concebido para ser "o carro com melhor condução em pista

TEXTO: **JEREMY CLARKSON** / FOTOS: **JAMES LIPMAN / JUSTIN LEIGHTON**

e estrada, do mundo". Vamos ver se isso é verdade...

Potência fogosa
O P1 produz uma chama considerável na aceleração a fundo e nas reduções. Cuidado com a falta de tração

UITOS DE NÓS JÁ conduziram um carro potente que fazia as rodas patinarem em segunda. Alguns tiveram a sorte de conduzir um carro que chilreia quando passa de segunda para terceira com o ponteiro das rotações mesmo lá em cima.

Mas o novo McLaren P1 vai mais longe: se a estrada estiver um pouco escorregadia, as rodas do P1 patinam em quarta.

Já vimos carros rápidos antes. Tivemos cá Koenigsegg e Pagani, e o Ferrari F12 não é propriamente molengão. Depois, um degrau abaixo na cadeia alimentar, tivemos vários carros potentes e muito leves, como o Ariel Atom e o Caterham R500. Mas nunca conduzimos nada como o P1. Este carro deturpa completamente a nossa perceção de velocidade.

O meu amigo Niki Faulkner, coordenador de duplos no filme *Rush* e vencedor de muitas corridas no seu tempo, saiu do P1 após uma volta em Spa com a cara de quem passou a vida a pilotar Spitfires... E que tinha acabado de andar num English Electric Lightning. Parecia estar um pouco espantado. E ao olhar bem para os seus olhos, que tinham sido deslocados para as laterais da cara, percebi que estava assustado.

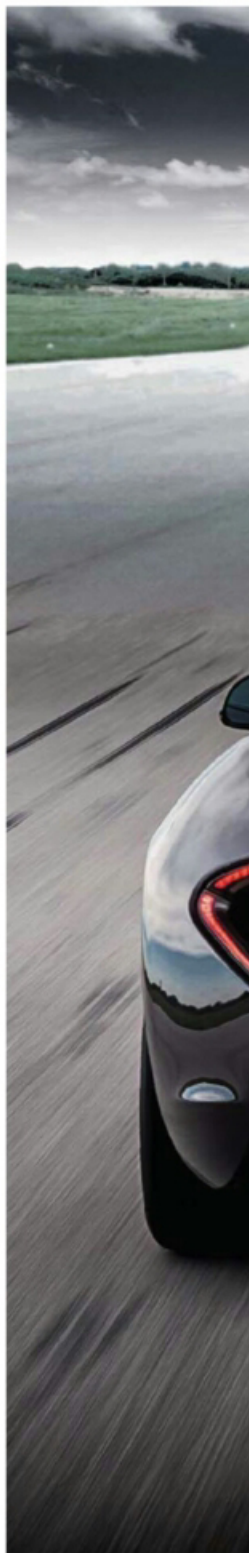
Mais tarde, quando eu conduzi, entrei nas boxes com as cuecas ligeiramente conspurcadas e disse à equipa de mecânicos: "Não quero parecer patético nem nada do género, mas importavam-se de desligar o raio do modo Race?"

O problema é que, enquanto conduzia pela pista, tentei ir falando para a câmara, mas não consegui terminar um só trecho porque volta e meia interrompia a frase com um "f*****g hell".

"Este carro", dizia eu, "tem um V8 biturbo de 3,8 litros que produz... f*****g hell."

Depois, na secção de Eau Rouge: "O feedback da direção faz lembrar aquilo que se sente ao volante do Ferrari 458. É leve mas não deixa de... Ah! F*****g hell."

No modo Race, o carro fica 50 mm mais baixo e a asa traseira transforma-se numa prateleira que gera 600 kg de força descendente. Teoricamente, cola melhor o carro ao chão e dá-lhe mais estabilidade. Mas, num dia chuvoso, o efeito é contrário e torna-o nervoso e imprevisível. Sempre que aproxima o pé do acelerador, o fluxo imediato de binário vindo do motor elétrico destabiliza a traseira. Tem pelo menos uns quatro ataques cardíacos e seis descargas de adrenalina a cada dez segundos.

"O P1 vai mais longe: com a estrada um pouco escorregadia, as suas rodas patinam em quarta..."

À chuva, o melhor é deixar tudo em Sport. Assim, só tem um ataque cardíaco a cada meia hora.

Só que, no dia anterior, conduzi este incrível e revolucionário carro na cidade belga de Bruges, no modo elétrico. Era silencioso, ágil e a visibilidade para fora era boa. Revelou-se, na era ecológica que vivemos, um carro de cidade melhor que um G-Wiz. Principalmente porque possuía, mesmo com o motor de combustão desligado, 179 cv de potência.

Portanto, para resumir a história até agora, aqui está um carro que consegue assustar um piloto experiente. Um carro que arruína todas as peças jornalísticas que tentar efetuar. No entanto, em cidade, o P1 é o Al Gore com limpa-para-brisas.

O McLaren P1 é, não se esqueça, um híbrido. Funciona da mesma forma que um Toyota Prius. Só que, ao contrário do Prius, consegue percorrer mais de um metro no modo ecológico. Na verdade, a sua autonomia elétrica é de 11 km. Depois, o gerador V8 é ativado e o acelerador passa a dar acesso a – acalme-se – 916 cv.

Não ficou impressionado? Está a pensar no Bugatti Veyron SS, que tem mais 284 cv, não é? Mas enquanto o Bugatti tem tração integral e pesa o mesmo que a Catedral de São Paulo, o P1 tem tração traseira e o único peso significativo é aquele criado pela passagem do ar sobre a carroçaria.

O ar é, aliás, um fator importante no P1. A equipa de desenvolvimento diz que a carroçaria foi criada com o objetivo de gerir o ar, suavizando a sua passagem pelos flancos, usando-o para arrefecer os travões e enviando-o para a chaminé no tejadilho. E para ajudar a manter a traseira colada ao alcatrão. A asa traseira é tão grande que recolhe automaticamente à medida que o carro passa os 255 km/h. Caso contrário, a força gerada partiria a suspensão.

Bipolaridade
O P1 foi anunciado pela McLaren como o melhor carro para estrada e pista. Terá a fasquia sido colocada demasiado alta...?

"A asa traseira recolhe automaticamente quando o carro atinge os 255 km/h"

Motor e transmissão

O CORAÇÃO DO P1 é o conhecido V8 biturbo de 3,8 litros, mas com várias alterações que visaram melhorar o seu desempenho – o bloco foi remodelado para incorporar o motor elétrico, e os novos turbos com refrigeração a água usam 2,4 bares de pressão (o 12C tem turbos mais pequenos a 2,2 bares). É potente o suficiente sozinho: 737 cavalos às 7.500 rpm e 719 Nm às 4.000 rpm.

Só que há também um motor elétrico, com 26 kg, que gera 179 cavalos e 260 Nm (o dobro do rendimento do KERS de um F1), e preenche os fossos de binário existentes nos motores turbodependentes, para além de usar o seu binário negativo nas reduções para baixar as rotações e simular um motor de competição aspirado.

Toda essa potência é transmitida às rodas através da caixa de dupla embraiagem com sete relações, que é refrigerada com rajadas de ar, mas o modo predefinido do P1 é o IPAS, que fornece os 916 cv e 900 Nm máximos.

Eis a parte gira do botão IPAS no volante: no modo Boost, o P1 desativa a propulsão elétrica. Se carregar no gatilho com o acelerador a fundo, o P1 dá tudo o que tem às rodas, estilo KITT. Mas melhor.

Bateria especial
A bateria com 324 células do P1 dispõe de mais densidade elétrica contínua do que qualquer outro sistema

Performance prática
A bagageira dianteira oferece 120 litros – equivale a uma mochila grande. Chega para um fim de semana

Descomplicação
Os sistemas do carro são complexos; a sua utilização é simples – os ecrãs do P1 explicam tudo o que tem de fazer

Plug-in
O P1 é um híbrido *plug-in*. Pode ligá-lo à tomada para obter 11 km de autonomia elétrica – não ultrapasse os 160 km/h

Engenharia nua
A traseira do P1 é ligeiramente transparente: pode ver as entranhas do carro se estiver atrás dele

"Esqueça tudo o que pensa que sabe

Ciência dos materiais

TEMOS CINCO painéis principais na carroçaria do P1 (carapaças dianteira e traseira, capot e portas). São compostos por fibra de carbono – isso significa que os painéis são leves e suficientemente fortes para servirem como elementos aerodinâmicos e estruturais do carro. O chassis MonoCage também é feito em carbono, o que resulta num peso de apenas 1.395 kg para o P1 – valor incrível para um hipercarro híbrido. Aincrível atenção ao detalhe roça o obsessivo: os acumuladores cheios de azoto do sistema de controlo do chassis são feitos de uma liga de fibra de carbono, e a camada superior de resina do carbono MonoCage no habitáculo foi removida, o que reduziu os reflexos e 1,5 kg de peso. Quer mais? A carpete, opcional mas grátis, usa uma cola especial mais leve. Não se trata de uma simples dieta, mas sim uma greve de fome.

Há mais novidades na área dos materiais exóticos. A carapaça traseira tem grelhas e saídas de ar em titânio, e os discos de travão carbocerâmicos Akebono foram impregnados de carboneto de silício e inspirados por peças resistentes ao calor usadas no programa espacial Ariane: é por isso que os discos são tão reluzentes – e quanto mais os usar, mais brilhantes ficam. Ao que parece, conseguem, com pneus de estrada, parar o P1 à força de 2 g, o que suplanta a força dos travões de um carro de Le Mans, embora pesem menos 4 kg que um sistema de travagem de competição.

A liga de alumínio das jantes foi criada especialmente para obter um equilíbrio perfeito entre a robustez e o peso – é a primeira vez que este processo de fabricação é usado fora da esfera militar. O resultado? As jantes dianteiras 19x9J pesam 7,94 kg cada, e as traseiras (20x11.5J) 9,72 kg. E vestem uns Pirelli PZero

Faça-se luz

O vidro do para-brisas amplo é leve: só tem 3,2 mm de espessura e é 3,5 kg mais leve que o do 12C. Até os painéis do tejadilho são finos: 2,4 mm

MonoCage

O chassis do P1 só pesa 90 kg, e esse valor inclui as estruturas do tejadilho e piso, o respiradouro, a cavidade da admissão e as caixas da bateria e da eletrónica

Painel batido

O P1 é composto por poucos elementos extensos de carroçaria – o MonoCage e cinco grandes painéis. Tente não danificar nenhum

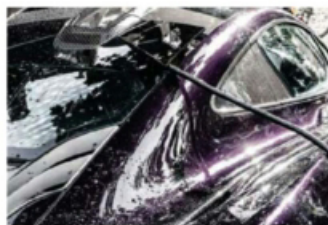
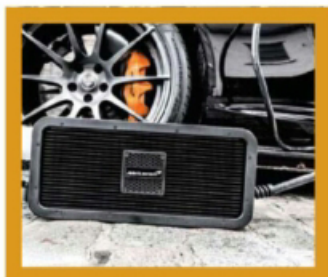
Travões poderosos

Travões Akebono carbocerâmicos com seis êmbolos à frente, quatro atrás e carboneto de silício: absorvem 50 por cento mais energia que os do 12C

Corsa personalizados e assimétricos, que conseguem lidar com as capacidades dinâmicas do P1 (gera 2 g em curva) – são, portanto, os pneus de estrada mais parecidos com pneus de pista que existem. Até o sistema de escape pesa apenas 17 kg – é 5 kg mais leve que o do 12C. Se nos lembrarmos que o P1 tem os airbags do costume, navegação, ar condicionado e até uma bagageira de 120 litros, a atenção ao detalhe da McLaren é impressionante...

Churrasco tóxico
As chapas de matrícula no P1 têm de ser feitas de metal. As de plástico derretem

Borracha especial

O piso dos pneus da Pirelli é assimétrico para conseguir lidar com as forças geradas pelo P1 em curva: 245/35 ZR19 na dianteira, 315/30 ZR20 na traseira

Ligação elétrica
O carregador (em cima) permite carregar a bateria para conduzir em modo EV e poupar gasolina

Estranho, então, que ao estudar os pormenores, repare que o símbolo da McLaren, muito parecido com o da Nike, está em todo o lado. Faróis, capot, flancos. É um carro aerodinâmico, sim, mas também é muito pouco modesto.

Passando à frente, depois de andar a pastelar em Bruges, ativei ambos os motores e fiz-me à autoestrada, onde o McLaren continuou a ser as duas coisas ao mesmo tempo – rápido e fácil. Primeiro, porque usa a mesma configuração de suspensão que o 12C, hidráulica, adaptativa e controlada por computador. Oferece um conforto sublime – faz lembrar a Citroën dos bons velhos tempos.

É canja conduzi-lo. As passagens de caixa são suaves. A direção é leve. Se fechar os olhos, pode imaginar que está num carro perfeitamente normal.

Para além disso, tem vidros elétricos, ar condicionado e GPS, que, ao bom estilo da McLaren, não funciona. Sim, as carpetes são um extra, mas isso é fácil de resolver. E, a 130 km/h, o motor de combustão é demasiado barulhento. Mas pode desligá-lo e usar o motor elétrico durante uns minutos.

Seria de esperar que, numa estrada normal, um carro feito de fibra de carbono, alumínio de categoria militar e cerâmica da era espacial, por questões de peso, fosse tão relaxante quanto andar no lombo de um tigre. Não é. Podia conduzir este carro, facilmente, de Londres à Índia.

Só tem de esquecer tudo o que pensa que sabe sobre velocidade quando pisa o acelerador. É que o que acontece quando o faz não é real. É algo saído do mundo da ficção científica, dos monstros e do medo.

Fazemos sempre uma cena específica para o *TopGear*. O carro de apoio muda para a outra via e abranda. Eu fico um pouco para trás e depois acelero a fundo, passando perto da câmara, numa saraivada pouco nítida de ruído. Fizemos isso com todos os carros que filmámos... Não pudemos fazer com o P1.

"É melhor deixar tudo no modo Sport. Assim, só tem um ataque cardíaco a cada meia hora"

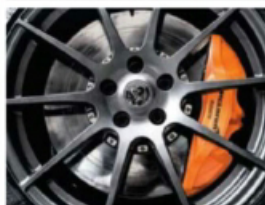
Se eu ficar para trás, até ao ponto necessário para a filmagem, e acelerar a fundo, vou a 350 km/h quando passar pela câmara. Daria uma cena incrível, sim, mas eu não conseguiria parar antes de atingir o trânsito lá mais à frente. Teria um acidente horrível e iria para a prisão.

Acelerar a fundo no P1 é um pouco como o Natal. É algo que só acontece uma vez por ano. E quando acontece, é um evento breve porque dói. Quando este carro acelera, magoa-o fisicamente. Fica a doer-lhe a cara. É como o Natal em mais de um sentido. Cria discussões entre familiares. E é excelente.

Ah! E quando acelera pode carregar num botão que diz DRS, que recolhe a asa traseira. Isso reduz o atrito e permite-lhe acelerar mais depressa. Desde quando é que precisa de mais velocidade num carro com 916 cv e menos gordura que Willem Dafoe?

Há um outro botão em que pode carregar, o Boost. Se o fizer, estranhamente, perde 150 cv. Só que eles não vão a lado nenhum. Ficam ali, num recipiente de potência de reserva, à sua disposição caso carregue num botão no volante. Não consigo imaginar qualquer situação em que isso dê jeito. Talvez quando o seu passageiro já tenha borrado as cuecas e você diga: "Ah! Achas que aquilo foi rápido? Então vê isto..."

Estranho, não é? A McLaren sempre foi a mais cínica das equipa de F1. Ninguém vai conviver para a sua enorme autocaravana cinzenta. No entanto, aqui está um carro com funcionalidades Boost e DRS que foram instaladas por... diversão.

Nunca fui fã dos carros de estrada da McLaren. Sempre

Reluzente é bom
Quanto mais abusar dos travões Akebono, melhor ficará o acabamento espelhado dos discos...

"O McLaren P1 vem do mundo da ficção científica e dos monstros"

Modo Race
As rodas dianteiras preenchem melhor as cavas no modo Race – o P1 baixa 50 mm e estende a asa traseira

Botões mágicos
Botão esquerdo DRS reduz o atrito ao baixar a asa traseira. Botão vermelho IPAS funciona como "Turbo Boost"

Efeito Venturi
Elementos aerodinâmicos Venturi na traseira trabalham com o piso plano do carro na produção de pressão negativa

Fluxo de ar
Cada canal e curva no P1 destina-se a convencer o ar a seguir uma certa direção. Um primor aerodinâmico

detestei o F1 e nunca acreditei na desculpa de que o compartimento do motor era revestido a ouro porque esse é o material mais resistente ao calor. Facto interessante: tentaram usar ouro no P1, mas não passou no teste de calor.

E houve o SLR, um Mercedes SL com travões manhosos e um preço parvo. Depois chegou o MP4-12C. Um carro excelente, mas frio. E o nome é estúpido. Não é tão mau, para ser sincero, quanto o P1. É tão... intencional. Tão "na moda". Detesto quando os comentadores dizem "P1" referindo-se à "*pole*", e detesto que a McLaren a tenha usado. Especialmente porque os seus carros não atingem a *pole* desde que a marca começou a trabalhar no P1.

No entanto, tudo o resto sobre este carro ou é muito brilhante ou estratosfericamente brilhante. Adoro a forma como a McLaren raptou a tecnologia verde e usou-a para criar mais velocidade. Adoro a forma como o sistema funciona. Adoro o sentido de humor britânico, com aquela asa traseira e aquele aspeto magnífico. Soa lindamente, também. Como um estivador a limpar a garganta antes de comer uma grua.

A velocidade? Sim, eu sei que disse que o Ferrari F12 tinha passado o limite do razoável, mas esse é um carro concebido para donos de armazéns de carpetes de Huddersfield. O P1 é um evento. Um tratado de engenharia. Um polegar no nariz e quatro dedos desdenhosos na direção de quem pensava que tínhamos praticamente atingido os limites da performance.

Não tenho dúvidas de que tanto o Porsche 918 como o Ferrari OFerrari serão igualmente rápidos e excitantes. Mas ficarei perplexo se forem melhores que o grande salto para a humanidade da McLaren. Ficarei mesmo. TG

McLAREN P1
Preço: € 1.038.000 (RU)
Motor: 3.799 cc, V8 biturbo, 737 cv às 7.500 rpm, 719 Nm às 4.000 rpm; motor elétrico com 179 cv e 260 Nm
Total: 916 cv e 900 Nm
Transmissão: SSG dupla embraiagem e sete relações, tração traseira
Performance:
0-100 km/h em 2,8 segundos
0-200 km/h em 6,8 segundos
0-300 km/h em 16,5 segundos
1/4 milha em 9,8 seg. a 245 km/h
Consumo e emissões: 8,3 l/100 km, 194 g/km CO_2
Vel. máxima: 350 km/h (limitada)
Peso: 1.395 kg

"As funcionalidades Boost e DRS foram instaladas apenas por... diversão!"

F1 na estrada

A asa traseira foi desenvolvida com o software usado para o monolugar McLaren MP4-28 F1. Melhora o desempenho da travagem

A McLAREN DÁ grande destaque ao facto de o P1 ter sido "desenhado pelo ar". Isso não significa que a fibra de carbono tenha erodido naturalmente ao ar livre, mas sim que a carroçaria colabora com a física, ao invés de a obrigar a fazer o que quer. O carro é estendido em redor dos componentes e povoado com várias entradas e saídas de ar, um tejadilho aerodinâmico, um nariz "tubarão martelo" com um defletor largo, e saídas de ar no capot que canalizam

Aerodinâmica

Colado ao chão

A McLaren calcula que os efeitos aerodinâmicos do P1 sejam similares aos de um carro de Le Mans, já que ambos obrigam o chassis a colar-se ao chão

Redução de atrito

O botão DRS no volante faz a asa recolher em meio segundo, reduzindo o atrito em 23 por cento – carregue de novo para subi-la

Mundo real

A força descendente do P1 foi "otimizada para curvas do mundo real". Só que os 600 kg apontam para um "mundo real" na casa dos 255 km/h. Boa sorte!

o ar quente dos radiadores para fora do carro, sendo que o ar frio entra através do respiradouro no tejadilho. Até a saída de escape, larga e baixa, foi desenhada para criar uma bolha de baixa pressão sob a asa traseira e gerar ainda mais pressão negativa – aliada aos elementos Venturi, gera 600 kg a 255 km/h. É muito, a uma velocidade relativamente baixa.

Obviamente, muitas das mudanças de desempenho aerodinâmico deste carro devem-se ao facto de o P1 imitar muito bem um Transformer. No modo normal, o carro trespassa calmamente o ar ao invés de o atacar com tudo o que tem, graças ao Cx de 0,34. Ative o modo Race para estender a asa traseira ao máximo – 300 mm –, baixar o carro 50 mm, cortesia da suspensão RaceActive Chassis Control hidropneumática, e endurecer a taragem das molas 300 por cento, o que complementa na perfeição os elementos aerodinâmicos Venturi.

A suspensão gere ainda o adorno da carroçaria e o amortecimento das imperfeições [illegible] o que otimiza o c[illegible]to do P1 onde quer que esteja – a arrasar em pista ou a passear na avenida. É realmente possível sentir as diferenças aerodinâmicas: impressionante para um carro de estrada.

Em condução normal, a asa traseira estende-se 120 mm e age um pouco como o travão aerodinâmico do 12C, alterando o nível de ataque até 29 graus. No modo Race, pode recolher a asa através do botão DRS no volante – caso precise de mais uns quilómetros por hora na reta da meta –, mas o carro faz isso de forma automática acima dos 255 km/h. Há ainda duas abas ativas à frente das rodas dianteiras que vão dos zero aos 60 graus de inclinação e compensam o facto de a superfície inferior do carro ser lisa – basicamente, quanto mais rápido for no P1, mais estável ele é. O que é sempre bom.

UH LÁ LÁ

Está prometido há algum tempo, mas, finalmente, a *TopGear* teve acesso ao LaFerrari. Prepare-se para algo especial

TEXTO: CHARLIE TURNER / FOTOS: JOE WINDSOR-WILLIAMS

Imita uma seta mergulhada em sangue Rosso Corsa. Um conjunto angular e brutal de vincos acentuados e curvas musculadas que prende o olhar, mesmo a esta distância. Destaca-se do verde viçoso da primavera italiana, acelera com indiferença em direção ao horizonte e silencia os pássaros com uma banda sonora que tem origem, sem qualquer dúvida, em Maranello.

O LaFerrari. O carro mais desejado do mundo. O meu ritmo cardíaco sobe um pouco e os pelos na nuca eriçam-se numa reação visceral à antecipação da sua chegada. Não interessa quantos supercarros já conduziu, ou quantas horas passou a escrever sobre os detalhes técnicos desta máquina aterradoramente imponente. Nada o prepara para o momento em que lhe dão a chave. Esta é a derradeira destilação de velocidade da Ferrari, a sua *magnum opus*. Este é "O Ferrari".

Como seria de esperar, este momento não começou com a minha chegada a um balcão da Hertz com a carta de condução na mão. Temos apenas duas horas com o carro em estrada e outras duas em pista para ficarmos a conhecer o Ferrari de estrada mais avançado de sempre. E ontem à noite, como parte da autorização para o conduzir, assistimos a uma apresentação técnica de três horas. Uma apresentação que envolveu a tentativa por parte dos melhores engenheiros da Ferrari em explicarem teoremas complexos, problemas matemáticos, física, química, teoria aerodinâmica e ciência de materiais. Compreendi parte do que falaram, após a segunda explicação. Com desenhos.

Abro a porta estilo cisne, entro no carro e desço até ao banco. O habitáculo é refinado e normalmente só o vê quem tem um milhão e meio de euros, uma coleção de pelo menos cinco Ferraris e conhece muito bem Luca di Montezemolo. Talvez cumpra o último dos requisitos. A espera terminou, mas sou inundado pela sensação de que este é um momento único.

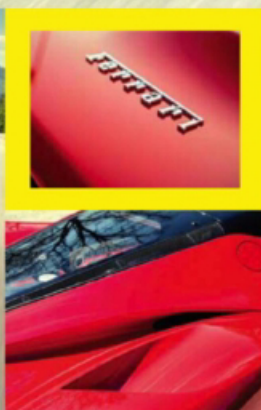
Primeiro, as coisas mundanas: pôr-me confortável. O banco do LaFerrari faz parte do chassis, ao qual são fixadas almofadas personalizadas, moldadas de acordo com as nádegas de cada um dos 499 donos do LaFerrari. Portanto, não é o banco que se desloca, mas sim a caixa dos pedais através de uma alavanca sob a coxa direita. Empurro os pedais para trás, da posição "piloto de testes baixinho" para "ser humano normal", e puxo a porta, que é bastante pesada, fechando-a com uma sonora pancada.

Dou à chave (sim, ainda é preciso fazer isso), e os mostradores TFT acordam. Pressiono o travão, carrego no botão Start e os 800 cv do V12 aspirado, a alma retumbante do LaFerrari, ladram e rugem, um som vibrante e incisivo digno de um carro de competição, repleto de potência e com engenharia de ponta. Claro que, para a maioria das pessoas, 800 cv seriam suficientes, mas na estratosfera dos hipercarros ocupada pelo LaFerrari, McLaren P1 e Porsche 918 Spyder, os 800 cv são apenas o começo.

Alojado sob o banco e atrás de mim está o conjunto compacto

OS PEDAIS MOVEM-SE E O BANCO NÃO. ESTILO CARRO DE CORRIDA

"NADA O PREPARA PARA O MOMENTO EM QUE LHE DÃO A CHAVE. ESTA É A DERRADEIRA DESTILAÇÃO DE VELOCIDADE DA FERRARI, A SUA MAGNUM OPUS"

963 CV NA ESTRADA?
SIM, NÃO HÁ
PROBLEMA NENHUM
CARRO ITALIANO,
ALDEIA ITALIANA...
PARECE UM SONHO

de 120 baterias de iões de lítio dispostas em oito módulos de 15 células, que alimentam o motor elétrico do sistema Hy-Kers (derivado do que há na F1) montado na extremidade da caixa de velocidades. Esta pequena caixa de truques fornece 120 kW adicionais de potência elétrica instantânea sempre que é necessário, reforçando o potencial explosivo sob o meu pé direito para uns assombrosos 963 cv. Dirigidos apenas às rodas traseiras. Um carro que despacha os 0-100 km/h em 2,9 segundos e os 300 km/h em 15 s! A velocidade máxima do LaFerrari é superior a 350 km/h. Basicamente, a Ferrari refinou a experiência com o Kers da Scuderia, criou o sistema Hy-Kers e juntou-o ao melhor ADN de carro de estrada que possuía, o que resultou num mutante capaz de desafiar algumas das leis da física.

Mas é apenas um carro, certo? Sim, mas custa quase 1,5 milhões de euros e tem binário suficiente (mais de 900 Nm) para perturbar as placas tectónicas caso os 499 LaFerrari decidam arrancar todos em simultâneo na mesma direção. Mas não deixa de ser apenas um carro. Pelo menos é isso que repito para mim mesmo enquanto acelero e chego a uma estrada com alcatrão que já viu melhores dias.

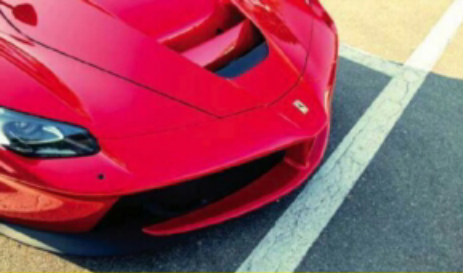
Esta não é uma coisa, experiência ou máquina que deva encarar de ânimo leve, especialmente numa estrada de montanha como esta, cheia de desníveis e carros lentos, mas a paranoia e o nível de sudação acalmam passado um quilómetro. Com o ângulo do banco do condutor fixo nos 32 graus (os pilotos de F1 sentam-se a 38°, mas esses têm o dispositivo HANS e músculos do pescoço como cabos de aço) de forma a fornecer o que a Ferrari chama de "posição de condução perfeita", as almofadas estão dispostas nas zonas em que preciso de mais suporte para lidar com as forças violentas que o LaFerrari gera no limite. É confortável e, se tiver a sorte de conduzir frequentemente outro Ferrari moderno, muito familiar. A visibilidade é excelente e facilita posicionar o carro com precisão, com as cavas das rodas a representarem o ponto de referência ideal com que julgar os pontos de entrada e saída das curvas. Não é nada difícil conduzir o LaFerrari. Sim, é muito intimidante, mas é fácil lidar com ele. E a confiança cresce à medida que percorro quilómetros.

O facto de o LaFerrari não ser enorme ajuda. Não estamos nos anos 1970, e embora as regras do hipercarro ditem que o tamanho é importante, o LaFerrari é de uma nova geração que, apesar da propulsão complexa, oferece uma nova sensação de escala. Ainda que o comprimento seja similar ao do Enzo, o LaFerrari é 40 mm mais estreito que o antecessor, e na condução parece ainda mais estreito. Depois de muitos minutos no carro, e de muitas manobras por causa da sessão fotográfica, habituo-me ao carro. Tente fazer o mesmo com um Testarossa. E com a familiaridade vem a confiança. Vamos subindo pela estrada e chegamos à parte mais interessante do percurso. Está na hora de descobrir se é possível usar os 963 cv no mundo real... Sem espalhar as peças de um hipercarro muito caro pela paisagem italiana.

Aproxima-se uma reta e eu esmago o acelerador. O V12 – anteriormente a calma banda sonora do passeio – uiva com agrado, e a vista pelo retrovisor começa a ficar turva. Não se trata tanto de acelerar o LaFerrari, mas mais de deformar a paisagem. Lembro-me vagamente de um gráfico complicado que vi ontem à noite que indicava como o HyKers fazia a sua magia nos regimes mais baixos, preenchendo o fosso de binário deixado pelo V12 altamente rotativo, mas, para ser sincero, isso agora pouco interessa. As minhas sinapses estão a soluçar, a esforçar-se por acompanharem o carro. E o sistema de propulsão é tão coerente que o condutor só tem consciência de que está a controlar o V12 mais vivo na história dos motores – enquanto sobe ruidosamente à *redline* nas 9.250 rpm. Para ser o mais direto possível, e muito literal, a experiência é – insira aqui o seu palavrão preferido – *espetacular.*

Travo com genica, e o ABS entra momentaneamente em ação. Jesus! Reduzo uma, passo mais uma curva sinuosa e chego a outra reta longa – pedal do acelerador novamente em baixo. Terceira e quarta e, *cruzes canhoto*, isto é rápido. Rápido o suficiente para que fique a pensar em itálico. Assim que começa a aperceber-se da quantidade absurda de aceleração disponível, a caixa F1 de sete velocidades e dupla embraiagem dispara outra relação à sua testa e abre mais uma dimensão de som brutal e ainda mais aceleração. É envolvente, um pouco assustador e muito viciante.

A velocidade é tanta que cada curva traz consigo uma súbita ativação do ABS (liga automaticamente os quatro piscas, o que é distrativo, mas essa função pode ser desligada). O LaFerrari está configurado de forma a que, mesmo com o ABS ativo, o sistema de regeneração de energia continue a funcionar. Isso é bastante elucidativo sobre o superior nível tecnológico do LaFerrari.

Continuo estrada fora, a travar cada vez mais tarde e a acelerar cada vez mais cedo. Ao que parece, consegue mesmo usar os 963 cv

V12 DE 6,3 LITROS ATINGE AS 9.250 RPM E PRODUZ 800 CV

LAFERRARI: ÉPICO, MAS DE CONDUÇÃO MUITO FÁCIL

ENVOLVENTE, LINDO E MUITO, MUITO VICIANTE

A PERFORMANCE MAIS EXTREMA DE SEMPRE DE UM CARRO DE PRODUÇÃO DA FERRARI

Eis como conseguiram...

ATAQUE ÀS BATERIAS

O conjunto de baterias consiste em 120 células, um pouco à semelhança da bateria de um portátil, dispostas num padrão de oito módulos de 15 células no departamento de competição Scuderia. O conjunto está sob os bancos e é arrefecido pelo sistema de ar condicionado. As baterias têm, normalmente, o seu próprio gás refrigerante, mas ao usar o AC do carro, a Ferrari poupou 10 kg. Em termos de densidade energética, é incrível: o sistema tem 40 vezes mais potência que um sistema de baterias de chumbo-ácido, que pesaria 500 kg – o Hy-Kers pesa 140 kg!

ELETROTRUQUES

Há ciência um pouco por todo o lado no LaFerrari. Através do *manettino* no volante, tem acesso ao controlo de estabilidade, aos ABS/EBD e ao EF1-Trac, o controlo de tração eletrónico vindo da F1 e integrado na propulsão híbrida. Depois, temos o diferencial eletrónico de terceira geração da Ferrari, que gere a potência enviada para os P-Zero especiais através dos amortecedores magnetoreológicos com solenoides duplos. Os elementos aerodinâmicos também são ativos, e a grande asa traseira escamoteável e as aletas que se encontram sob o carro ajudam a estabilizá-lo a qualquer velocidade.

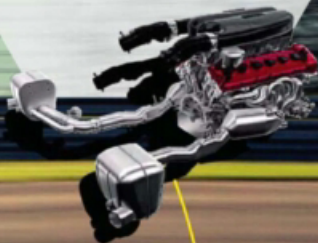
CHASSIS

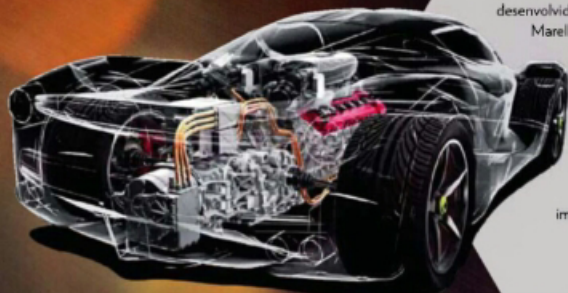
O chassis do LaFerrari tem quatro tipos de fibra de carbono e foi curado na autoclave da Scuderia. Existe uma subestrutura à frente e outra atrás, e o tipo de carbono é usado consoante o género de esforço a que vai estar sujeita essa zona. Por exemplo, as portas foram desenvolvidas por uma empresa chamada Eligio Re Fraschini S.p.A, e usa um tipo de carbono mais leve do que o do chassis, e as soleiras são feitas em carbono ultratênsil T1000 – o mais forte que existe. Até o resguardo do chassis usa uma liga de Kevlar. Quer números? O LaFerrari é 20% mais leve que o Enzo e tem 27% mais rigidez torcional e 22% mais rigidez de flexão. Isto é que é evolução.

MOTOR DE COMBUSTÃO INTERNA

O V12 com 6,3 litros de capacidade e injeção direta é o bloco do género mais potente de qualquer carro de estrada, encontra-se em posição central-traseira e propulsiona o eixo traseiro. Produz 800 cv às 6.750 rpm. Se isso lhe soa exagerado, não se esqueça que ainda lá está o Hy-Kers para melhorar a resposta a baixas rotações. O V12 atinge 9.250 rpm. Tem coletores de admissão variáveis, bomba de óleo com caudal variável e vários tratamentos nas entranhas que reduzem a fricção – tudo isso para ganhar potência. Atenção ao detalhe? A aerodinâmica do interior do motor foi refinada para melhorar a eficiência.

ESCAPE

O sistema de escape é feito em Inconel, uma liga usada normalmente em turbinas a gás e pás de turbos, para além de ser usado na F1 bem como em silenciadores para metralhadoras topo de gama. Não só é extremamente leve como resiste à corrosão e permanece inalterado sob temperaturas elevadas, o que é excelente para um sistema de escape. Não pode, claro, adquirir um sistema destes na loja de peças da esquina.

CÉREBRO

A unidade de controlo do sistema híbrido foi desenvolvida em cooperação com a Magneti Marelli e encontra-se acima da caixa de velocidades e à frente do motor elétrico, que está montado na traseira da caixa F1. É o cérebro híbrido. A Ferrari calcula que o Hy-Kers melhora o tempo de resposta em 100%, a aceleração longitudinal em 20% e reduz em 50% as emissões poluentes – sem ter grande impacto no tamanho e no peso do LaFerrari.

através dos pneus traseiros de 345 mm, mas não é tanto uma questão de "conseguir", e sim de "será que deve?". É que não demora tempo nenhum a entrar no campo da infração rodoviária no LaFerrari, um domínio pejado de bilhetes de ida para a prisão italiana. O carro não devia ser tão acessível, tão fácil de conduzir. A Ferrari conseguiu fixar o centro de gravidade o mais baixo possível, e nota-se na condução. O LaFerrari usa molas surpreendentemente confortáveis, e flui pelo alcatrão, mesmo pelo pior que as estradas secundárias italianas têm para oferecer. E a direção é sublime, precisa e viva – o carro está sempre pronto para a ação. Cada minuto traz consigo uma revelação. E mais velocidade. Algumas fotos estão desfocadas. Peço desculpa.

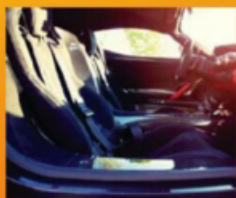
Mas há limites. Em estrada, mal explora o que o carro tem para oferecer, e continuar a puxar por ele é visto como algo... antissocial. Este é um carro que é tão fácil de conduzir e comunicativo quanto o 458, mas com uma profundidade de desempenho estilo buraco negro, que não consegue explorar facilmente. E quando viramos para a Viale Alfredo Dino Ferrari e passamos pela Galleria Ferrari em direção à pista de Fiorano, as pessoas em peregrinação até à meca de Maranello apontam-nos os telemóveis. O privilégio de ter acesso a este carro torna-se bem real. Mas ainda está mais para vir...

E CHEGAMOS À PISTA...

"Charlie, as coisas acontecem muito depressa no LaFerrari, e tem de reajustar os parâmetros a que está habituado. Acima de tudo, acalme-se e relaxe. E divirta-se."

É melhor ouvir os conselhos. Raffaele de Simone é o piloto principal de testes da Ferrari, e com as suas palavras relaxantes ainda a ressoar nos ouvidos, sinto as presilhas do cinto do banco do pendura a prenderem-se. Está na hora de ver do que este carro é capaz nas mãos do homem responsável pelo seu desenvolvimento. Depois, serei eu.

Saímos das boxes de Fiorano. Após uma volta relativamente calma em que percebe que Raffa podia fazer o circuito com uma venda nos olhos, o piloto solta o inferno V12. Um inferno excitante e furioso com quase 1.000 cv. Chegamos à esquerda ligeira no fim da reta da meta com o ponteiro nos 260 km/h. É quase tão rápido quanto um F1! Segue-se um gracioso bailado que envolve o controlo total do carro e algum fumo dos pneus, com a melhor banda sonora do mundo como pano de fundo. O V12 dispara em direção às 9.250 rpm uma e outra vez, e é brutal, visceral e hipnotizante. Num piscar de olhos, estamos de volta às boxes, onde os mecânicos olham para mim com expectativa. E com algum nervosismo.

FOTOS: ROWAN HORNCASTLE

HABITÁCULO

1 As patilhas em carbono (a da direita engrena a próxima velocidade, a da esquerda reduz) estão montadas na coluna da direção, e não é fácil aceder-lhes em plena curva em gancho.
2 O volante é feito em fibra de carbono. Tal como o tablier e, claro, o chassis. Tem o cimo e a base planos, mas como a cremalheira é tão rápida só quando faz manobras é que acha o volante estranho.
3 Os ecrãs que ladeiam o conta-rotações são configuráveis. Pode ver, por exemplo, o estado do sistema Hy-Ker.
4 A placa na base do volante tem gravado o nome do dono do carro. O nosso era de um tal de Fernando.
5 A disposição dos elementos no volante é similar à de outros Ferraris: LED no cimo, botões para o amortecimento, piscas, luzes, limpa-para-brisas...
6 ... e, claro, o *manettino*. Tem as mesmas definições dos outros modelos, e, sim, pode desativar o controlo de tração.
7 O banco em carbono do LaFerrari faz parte do chassis e é fixo. Deve ajustar, para além do volante, os pedais.
8 Consegue lidar com um LaFerrari a fundo? Trave com o pé esquerdo, carregue em Launch, esmague o acelerador e solte o travão...

OS TÉCNICOS PREPARAM-NOS O LAFERRARI

FUMO DE PNEU. ISSO NÃO FOI ABORDADO NO BRIEFING!

QUAL É A EXPRESSÃO ITALIANA PARA QUEIMAR PNEU?

O carro é inspecionado, a pressão dos pneus reduzida (estão muito quentes), e eu sento-me no banco do condutor e ajusto os pedais e o cinto com quatro pontos de fixação pela segunda vez. Aperto o cinto e reparo na placa personalizada no fundo do volante, que diz "Fernando Alonso". Não me parece que o Fernando seja o tipo de homem que goste de ver o seu carro de serviço acidentado. Consciente de que logo tenho uma entrevista com Luca di Montezemolo, e que Luca vai perguntar-me se gostei de conduzir o LaFerrari, não quero responder-lhe com: "Sim, o carro é fantástico. Os seus mecânicos estão a varrer o que sobrou dele para um saquinho." Não sinto, portanto, pressão nenhuma...

Deixo as boxes e tento comportar-me como um adulto responsável. Isso corre bem, e faço a volta de reconhecimento sem problemas. Mesmo a velocidades razoáveis – rapidíssimo, portanto –, o LaFerrari comunica em HD, sempre a incentivar-me a acelerar mais enquanto me inunda os sentidos com todo o género possível de feedback. Faço a longa, e semicircular, curva 13, que desemboca numa reta (agora surpreendentemente curta) e recorro aos 963 cv com a segunda velocidade engrenada.

Ocorrem-me vários palavrões. Terceira. Quarta. Não consigo retirar a cabeça do encosto.

Passo pela zona das boxes e as palavras "*reajuste os parâmetros a que está habituado*" não me saem da cabeça. E depois "*BRAKE*", com o uso das maiúsculas totalmente adequado. Evito a gravilha da desilusão – algo que algumas pessoas não conseguiram fazer na sessão matinal – e outra série de perguntas embaraçosas por parte de Luca, e o resto da pista continua a realçar a capacidade de elogio do carro a quem está ao volante. Convence-me a acelerar mais, a explorar as suas imensas capacidades. O desempenho é assustador, mas não raivoso. Se fizer tudo de forma gradual e habituar-se lentamente ao carro, é possível que consiga extrair dele o potencial máximo.

Um dos três critérios chave de Di Montezemolo no projeto LaFerrari foi a facilidade de condução. A mestria da Ferrari nos sistemas de auxílio à performance, aqueles que dão uma ajuda quase impercetível sem prejudicar a experiência, permitiu à equipa de desenvolvimento executar na perfeição esse critério. O LaFerrari *é* fácil de conduzir, mas tem uma profundidade de talento que é sempre um prazer explorar. É esse o verdadeiro génio do carro.

Houve quem achasse que a integração do sistema Hy-Kers iria atenuar o papel do V12, a alma pura de um Ferrari. Mas posso dizer-lhe desde já que só serviu para melhorar a experiência, para tornar a experiência ainda mais excitante e interativa.

Se o carro não fosse tão extremo, batizá-lo, este que é o sucessor do Enzo, de LaFerrari – *O Ferrari* – teria sido horrivelmente prejudicial para a imagem de Maranello. Mas o LaFerrari representa a zona mais obscura do que conhecemos, o limite teórico das capacidades de um carro de estrada. Terá de existir um grande salto na ciência dos materiais, na tecnologia de baterias e nos limites de velocidade para que este carro seja eclipsado. Este é um momento decisivo. LaFerrari: um nome um pouco pateta, mas uma máquina dos diabos. TG

TRÊS FORMAS DIFERENTES DE CRIAR UM SUPERCARRO HÍBRIDO

	FERRARI LAFERRARI	McLAREN P1	PORSCHE 918
€	**1,3 milhões**	**1.038.000 (RU)**	**809.753**
	Produção: 499 unidades	**Produção:** 375 unidades	**Produção:** 918 unidades
O QUE DEVE MESMO SABER:	O sistema Hy-Kers do LaFerrari destina-se a melhorar a performance – os bónus ao nível de emissões e consumo são precisamente isso, bónus. A travagem regenerativa funciona mesmo com o ABS em ação, para que as baterias carreguem ainda mais depressa. Este é o primeiro Ferrari desde o Dino 308 GT4 de 1973 que não teve a mão da casa Pininfarina – foi só o Ferrari Styling Centre	O P1 é um híbrido *plug-in* – pode ligá-lo a uma tomada e desfrutar de 10-12 km de autonomia elétrica. Tem ainda os botões DRS e IPAS no volante – o primeiro esconde a asa traseira, e o segundo fornece todo o binário do motor elétrico numa só descarga. Só tem acesso ao modo Race com o carro parado, e a asa só expande totalmente com uma redução de 50 mm na altura ao solo	O 918 é o único carro descapotável com tração integral do grupo, e com dois motores elétricos, um dedicado ao eixo traseiro e outro como gerador principal, montado na caixa de velocidades. É um híbrido *plug-in* com travagem regenerativa. O pacote Weissach adiciona rolamentos cerâmicos, jantes de magnésio e outros elementos que reduzem o peso em 41 kg – custa 74 mil euros
CONSTRUÇÃO	Chassis misto em fibra de carbono	"Mono Cage" em carbono	Polímeros com fibra de carbono
PROPULSÃO	**MCI:** V12, 6.262 cc, posição central traseira 800 cv às 9.000 rpm, 700 Nm às 6.750 rpm	**MCI:** V8 biturbo, 3.799 cc, posição central 737 cv às 7.500 rpm, 719 Nm às 4.000 rpm	**MCI:** V8, 4.593 cc, posição central 608 cv às 8.700 rpm, 528 Nm às 5.400 rpm
	Motor elétrico: 163 cv, 270 Nm	**Motor elétrico:** 179 cv, 260 Nm	**Motor elétrico:** 286 cv, 738 Nm
	Combinado: 963 cv, mais de 900 Nm, 330 g/km CO_2	**Combinado:** 916 cv, 900 Nm, 194 g/km CO_2	**Combinado:** 887 cv, 1.280 Nm, 72 g/km CO_2
	Transmissão: Caixa de dupla embraiagem e sete velocidades, tração traseira, diferencial elet., EF1-Trac F1	**Transmissão:** SSG de dupla embraiagem e sete velocidades, tração traseira, DRS	**Transmissão:** PDK de dupla embraiagem e sete velocidades, tração integral, modos Hybrid, Sport e Race, definição Hot Lap
	Pneus: 265/30 R19 (diant.) 345/30 R20 (tras.)	**Pneus:** 265/35 R20 (diant.) 325/30 R21 (tras.)	**Pneus:** 265/35 R20 (diant.) 325/30 R21 (tras.)
	Peso: 1.345 kg	**Peso:** 1.395 kg	**Peso:** 1.634 kg
PERFORMANCE	0-100 km/h em 2,9 segundos; 0-200 km/h em 6,9 segundos; 0-300 km/h em 15 segundos; Velocidade máxima: **350 km/h+**	0-100 km/h em 2,8 segundos; 0-200 km/h em 6,8 segundos; 0-300 km/h em 16,5 segundos; Velocidade máxima: **350 km/h**	0-100 km/h em 2,5 segundos; 0-200 km/h em 7,2 segundos; 0-300 km/h em 19,9 segundos; Velocidade máxima: **345 km/h**

Terapia de

Jaguar C-X75

Este é o hipercarro híbrido da Jaguar que viria esmagar o 918, o P1 e o LaFerrari. Infelizmente, a Jaguar congelou o projeto. Nós conduzimo-lo na mesma...

choque

TEXTO: **PAUL HORRELL** \ FOTOS: **LEE BRIMBLE**

epois de pensar no assunto, teria gostado de ver mais 3 km/h. É que assim teria atingido a agradável, e redonda, velocidade de 300 km/h. O carro não foi, de certeza, o fator limitador, com os grandes números do velocímetro digital a girarem vertiginosamente em direção à velocidade máxima, de cerca de 355 km/h. Mas os 297 km/h que atinjo satisfazem-me plenamente. A minha mente está ocupada com outras coisas: está a chover, a curva aproxima-se – depressa – e estou a conduzir um carro precioso e insubstituível... Embora não seja tão precioso quanto o meu passageiro e a minha pessoa. É melhor usar os travões.

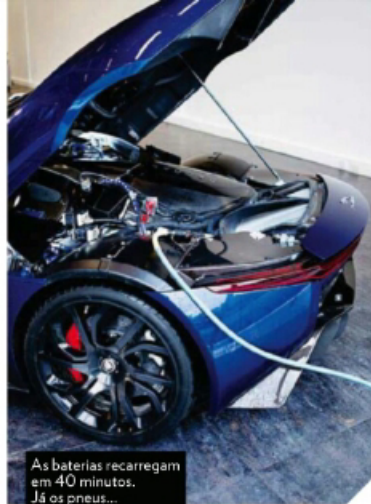
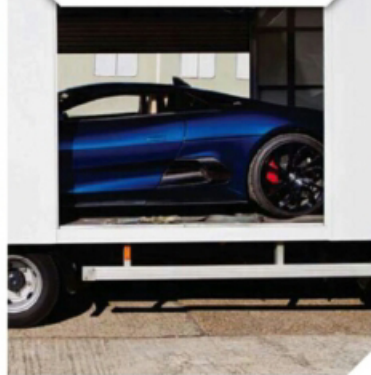
Sempre quisemos – e esperámos – conduzir o C-X75 noutras circunstâncias, como com melhores condições meteorológicas (é que apesar de ver aqui fotos com sol na nossa pista, o ensaio a alta velocidade foi à chuva na pista de testes da Jaguar em Gaydon). A marca construiu cinco C-X75 para testes e para afinar a tecnologia para a fase de produção. Em 2011, a Jaguar anunciou a produção de 250 unidades – cada uma custaria 750 mil libras (o preço final atingiria, estimamos nós, um milhão de euros!). Enquanto rival do LaFerrari, McLaren P1 e Porsche 918, o C-X75 faria parte do mais excitante ensaio de grupo de sempre. Mas no final de 2012, durante o programa de desenvolvimento do carro e em pleno confronto com os outros três hipercarros, a Jaguar vacilou e concluiu que numa economia mundial frágil não existiriam compradores para todos. A produção do carro foi, de acordo com o eufemismo oficial, "suspensa indefinidamente".

A Jaguar podia simplesmente ter arrumado os protótipos num barracão, envergonhada, e tentado esquecer esta história. Mas não o fez. Há tanta tecnologia nova no C-X75 que o seu desenvolvimento continua praticamente inalterado, por parte da própria Jaguar e pela divisão avançada de engenharia da Williams GP. Sinceramente, há tanta coisa neste carro – motores elétricos, tecnologia de baterias, eletrónica, construção compósita, o incrivelmente potente e rotativo motor de combustão e mais – que não só é mais radical do que a Porsche usou para o 918, mas é crucialmente relevante para os futuros carros de produção em massa da Jaguar e da Land Rover.

Será que o facto de o carro ser agora um projeto científico e não um protótipo de produção torna a experiência menos interessante? O foguete Saturn V foi um projeto científico que auxiliou o conhecimento humano, e a NASA nunca os colocou no mercado e parou à décima sétima unidade. Isso torna as cinco unidades do C-X75 incrivelmente exclusivas.

Será que este é o mais belo dos hipercarros? É que é muito subtil no que a este segmento diz respeito. Não salta à vista nem ataca os seus globos oculares com proporções estranhas e uma floresta de apêndices aerodinâmicos. Ao invés, atrai o olhar lentamente e prende-o a pouco e pouco. E tem um ar definitivamente Jaguar sem parecer algo saído do século passado. Ian Callum, diretor de design, encolhe os ombros e dá a sua opinião. "A estética Jaguar nasceu da noção de aerodinâmica de Malcolm Sayer. Infelizmente, era uma noção imperfeita."

Cada linha, traço e superfície é um portento de elegância e fluidez, pelo menos até chegarmos à traseira, onde encontramos um enorme difusor, que é um portento de utilidade e não de beleza. Há ainda uma asa traseira que adota várias posições, para efeitos de criação de força descendente e de refrigeração, e que com o carro parado fica junto à carroçaria para não estragar as curvas das ancas e zona inferior das costas do carro. Estes últimos elementos foram adicionados desde a criação do *concept*, mas não chatearam minimamente Callum. No entanto, olha para os espelhos do C-X75 como se fossem um bigode na Mona Lisa. ➤

Jaguar C-X75

As baterias recarregam em 40 minutos. Já os pneus...

Veja o habitáculo mais giro de sempre da Jaguar. Agora, chore

Porque é que os belos morrem jovens? Leve antes o Rodius, Senhor!

Jaguar C-X75

O C-X75 dá outra dimensão à traseira elegante do F-Type

274 km/h (170 mph) de velocidade máxima? Não, é mais que isso...

"Estragam o design e criam ruídos, atrito e turbulência." Só que o pior ainda estava para vir. "Uma das coisas mais difíceis na criação do carro foi arranjar espaço para a chapa de matrícula traseira." Humm. Afinal um estúdio de design de supercarros não é só glamour.

As portas em tesoura dão acesso a um habitáculo que não exige a sua rendição total. Senta-se direito e não precisa de torcer o pescoço nem amolgar a espinha. Ou seja, a Jaguar resistiu à tentação de reduzir ao máximo o espaço disponível para os seres humanos e enchê-lo com os motores, as baterias, os 14 radiadores e restantes componentes mecânicos volumosos. A Jaguar conseguiu mesmo manter praticamente intacto o aspeto do *concept* que apresentou no salão de Paris de 2010, a tal máquina que todos suplicaram que a marca produzisse.

E quase toda a gente ignorou o facto de o *concept* – com motor a jato, se bem se lembra – ser um exercício pouco credível de praticabilidade. Alister Whelan, o criador do *concept* em parceria com Matt Beavan e o diretor de design avançado Julian Thomson, tinha em mãos a tarefa de proteger o *concept* na sua viagem até à produção.

Por desfrutar dos conhecimentos aerodinâmicos da equipa de desenvolvimento, a versão final do carro respeita todos os requisitos aerodinâmicos de um carro capaz de ultrapassar os 350 km/h, tanto em termos de arrasto e força descendente como em termos de refrigeração. A equipa de Ian Callum deu pouca liberdade aos tipos da aerodinâmica no que diz respeito às partes visíveis do carro – à exceção do difusor traseiro. Mas por baixo e em redor dos compartimentos dos motores e nas zonas de refrigeração eles puderam fazer o que quiseram. Ah! E o carro não tem bagageira. Quer uma figura esbelta e espaço para enfiar três motores, as baterias, o depósito, 14 radiadores, uma suspensão avançada e complexa, um habitáculo decente *e bagageira*? Nada disso. As pessoas com carros assim tão caros têm quem lhes leve as malas noutro carro.

Há alguns luxos escondidos sob a simplicidade do habitáculo. O ecrã multimédia é o que existe nos Jaguar mais caros. O AC é regulado com os mesmos botões do F-Type. O seletor da caixa resume-se a uma série de botões: PRND – um manto de simplicidade que disfarça a complexidade dos mecanismos que controla. O painel de instrumentos virtual – é um ecrã TFT – exibe a carga das baterias e o nível de combustível e um velocímetro digital suficientemente claro para ser lido rapidamente, conforme comprovei. Há ainda um conta-rotações grande e um medidor de potência.

A Jaguar e a Williams iniciaram o projeto com quatro objetivos simples mas contraditórios. A beleza do *concept* de Paris. O desempenho de um Veyron – 0-100 km/h em 3,0 s, 0-160 km/h em seis. A autonomia elétrica de um Ampera – 65 km. A marca oficial de emissões de um Prius – 89 g/km CO_2. À exceção destes quatro pontos, e como perceberam que as turbinas não eram, para já, exequíveis, os engenheiros tiveram total liberdade. Portanto, para além do volante, do ecrã multimédia e dos controlos da climatização, não há nada maior que um parafuso herdado de outro Jaguar. Qualquer outro Jaguar com chapas de matrícula, claro.

Escolheram o motor de 1,6 litros e quatro cilindros que produz 500 cv e que foi criado de raiz. Até às 5.500 rpm recorre a um compressor de alta pressão, e a partir daí é o turbo que agarra nas rédeas... Até ao limite de 10.200 rpm. Sim, leu bem. Entretanto, há ainda dois motores elétricos: um (acoplado à caixa de sete relações) que propulsiona o eixo traseiro e outro na dianteira. Produzem quase 200 cv e 405 Nm de binário cada. É um carro de 6,0 s nos 0-100 km/h antes de o motor de combustão entrar em funcionamento.

Fiz umas voltas nas zonas mais sinuosas da pista de Gaydon no modo elétrico. A potência é incrível. O regime dos motores do carro é tão impressionante que não preciso de usar a caixa: o motor traseiro permanece em segunda e permite-nos ultrapassar os 150 km/h. E como o motor dianteiro está numa relação fixa equivalente à sexta traseira, há muito binário na traseira, que é regulado pelo sistema de distribuição do binário. Seja como for, não deixa de haver muita tração, mesmo com o piso molhado. Ligamos o motor de combustão, já noutro protótipo – sem uma pintura bela mas com uma sólida estrutura anticapotamento. ➤

"O JAGUAR C-X75 É UM CARRO DE 6,0 S NOS 0-100 KM/H AINDA ANTES DE O MOTOR ENTRAR EM FUNCIONAMENTO"

O som que o motor produz é parecido ao de uma mota de competição a baixas rotações: chocalha muito, como se tivesse engolido gravilha, e emite sons deliciosos pelo escape. E o volante do motor parece não causar qualquer atrito graças à ausência do motor de arranque, alternador, bomba do ar condicionado ou bomba da direção assistida. Isto faz com que a aceleração seja precisa e rápida, mas também áspera ao ralenti. Na condução a baixa velocidade nos acessos à pista, o carro é pouco suave e sinto a gravilha a bater na fibra de carbono, o ímpeto do motor e os efeitos no chassis da caixa de velocidades.

Mike Cross, engenheiro responsável pela afinação do carro, leva-me a dar uma voltas ao circuito interior. Deus do céu! Muitas curvas estão sob centímetros de água e há uma extensão de barreiras metálicas mesmo ali ao lado. A tração do carro parece não ter limites e o envio do binário é feito predominantemente para a traseira, o que causa muitas derivas. Mas prefiro conduzir numa zona com espaço para erros, pelo que trocamos de lugar e levo o carro para o circuito que tem como base uma pista de aterragem.

Um dos grandes trunfos deste carro – e isso é algo que partilha com o Porsche 918 – é a posição de condução e subsequente boa visibilidade. Não está agachado como um refém nem semivendado. Pode mexer os membros sem quaisquer restrições e vê bem para quase todo o lado. A topografia avantajada das cavas das rodas não é apenas bela já que serve igualmente como ponto de referência para onde o carro se encontra em relação aos limites da estrada.

A volta de ensaio permite-me avaliar bem a potência: é omnipresente mas não selvagem. Cross diz-me para usar as rotações. Lanço-me até às 5.500 rpm, em quarta, altura em que o turbo entra em cena sem qualquer tipo de quebra de continuidade de binário. Até porque o motor elétrico traseiro debita mais binário que o motor de combustão às 6.600 rpm. Fiz questão de verificar este ponto diversas vezes, mas a verdade é que não há razão para descer das 7.000 rpm, principalmente quando estamos em pista. A partir daí, o som do motor transforma-se numa sinfonia maravilhosa, as 10.000 rpm chegam, engreno a próxima relação e sinto um pontapé nas costas.

Não há qualquer intervalo, apenas um pequeno vacilo na aceleração sempre que há uma passagem de caixa. Trata-se de uma transmissão especial que dispensa a dupla embraiagem, que teria adicionado peso e, ainda pior, volume ➤

"O som do motor é parecido ao de uma mota de competição"

CONDUZIR O PORSCHE 918

Ao passo que a Jaguar saiu de cena graciosamente, a Porsche não desistiu. Excelente notícia!

DE MUITAS FORMAS, O PORSCHE 918 SPYDER é parecido ao C-X75. Também tem um chassis em fibra de carbono, um potente motor a gasolina, um motor elétrico na traseira que está acoplado à caixa de velocidades e um outro motor elétrico na dianteira. Mas há diferenças interessantes.

A Porsche não levou a parte elétrica do carro tão longe quanto a Jaguar. Os seus motores são mais fracos (a potência elétrica total é de 280 cv, enquanto que no Jaguar é de 400 cv). As baterias têm menos de metade da capacidade. Mas o motor de combustão tem 615 cv, ao invés dos 500 cv do bloco do Jaguar, e é um V8 com 4,6 litros que não recorre a quaisquer turbos.

Visto que o motor tem quase o triplo da capacidade do motor do Jaguar e o dobro dos cilindros, as diferenças diminutas entre os dois são uma surpresa. É que têm ambos o auxílio da eletricidade. Sim, o Porsche produz uma sonoridade mais interessante, mas não é o V8 mais melodioso do mundo, e o que mais espanta em ambos os carros é a elevada capacidade rotativa dos respetivos blocos.

E a aceleração assombrosa. O 918 é ligeiramente mais rápido que o Jaguar, com a Porsche a anunciar um tempo de 8,0 s nos 0-200 km/h. E a transmissão de dupla embraiagem da Porsche é mais suave. A potência total dos sistemas de propulsão foi afinada desde que a marca alemã anunciou o carro, e cifra-se agora nos 900 cv. Porquê? Porque, dizem-me os engenheiros, sim. Claro que não tem nada a ver com o facto de a Ferrari e a McLaren terem anunciado potência acima dos 900 cv para os seus carros…

O 918 é muito ágil. Na sua forma normal pesa 1.700 kg, o mesmo que o Jaguar, mas eu conduzi o Weissach Pack, que reduz esse valor para os 1.640 kg. O que realmente ajuda o Porsche é a presença de quatro rodas direcionais. O sistema ajuda imenso nas curvas apertadas ao virar as rodas traseiras no sentido oposto e simular uma distância entre eixos mais curta, mas também quando conduz a alta velocidade ao virar essas mesmas rodas no mesmo sentido das dianteiras, o que dá mais estabilidade ao carro. Conduzi-o na pista da Porsche em Leipzig e não pude atingir as mesma velocidades que atingi com o Jaguar. Enquanto o motor elétrico dianteiro do Jaguar continua em funcionamento e ajuda a estabilizar o carro a alta velocidade, o do 918 desengrena acima dos 218 km/h e fica apenas com tração traseira.

Mas nada disso prejudica a condução, em especial nas curvas apertadas. Abusei umas quantas vezes, com o piso molhado, mas o 918 livrou-me de problemas ao combinar as quatro rodas direcionais, o ESP e a tração integral de forma a deixar-me derrapar ligeiramente, mas sempre com tudo controlado. Muito divertido! Com o piso seco, o 918 agarra-se com unhas e dentes ao alcatrão, com o chassis a mostrar-se sempre à altura da ocasião, mas com alguns problemas de feedback por parte da direção. Mas é possível

Paul conduz o último dos protótipos do Porsche 918

que esteja enganado: conduzi os carros por pouco tempo e em pistas diferentes.

O Porsche ganha no campo da eficiência ao recuperar muita energia nas desacelerações: recupera até 0,5 *g* quando trava, antes de os carbocerâmicos entrarem em ação. Isto torna o uso do pedal do travão estranho, mas os engenheiros da Porsche dizem que vão tratar disso em breve.

De resto, o 918 é claramente um carro mais "final" que o C-X75. Há boas razões para isso: a Porsche criou 25 protótipos e não cinco, e estão preparados para construir o primeiro carro para um cliente já em setembro. É por isso que o Porsche faz menos ruídos de rolamento que o Jaguar, as portas fecham de forma mais robusta e a parte da navegação e comunicação está mais bem conseguida – a nova interface da Porsche será usada nos modelos futuros da marca.

Ao longo do desenvolvimento, o 918 tem sido criticado por ser um carro menos "puro" que o Carrera GT. (O Jaguar sofre menos porque o Jaguar Sport XJR-15 foi menos lendário.) Seja como for, é isto que se diz: "Porque é que a Porsche não dispensa os 350 kg de tretas híbridas e faz simplesmente um hipercarro a sério? Este tipo de cliente não precisa nem quer autonomia ou propulsão elétricas."

Para começar, esse argumento não é válido. Sem as partes híbridas, o 918 e o C-X75 precisariam de motores maiores (e um turbo para o Porsche) para reforçarem o binário. Os carros ficariam mais pesados e perderiam a resposta imediata do acelerador dada pelo motor elétrico. Precisariam de tração integral mecânica para não serem traiçoeiros sobre piso molhado – mais uns 100 kg. Precisariam de depósitos maiores... De motores de arranque e alternadores e baterias de 12 V maiores e – no caso do Jaguar – de marcha-atrás. Como vê, o argumento da poupança de peso é uma falácia.

Ainda assim, o 918 pesaria menos se tivesse apenas o motor de combustão e tração traseira, e faria uma volta mais rápida em Nürburgring. Mas se é isso que lhe interessa, não compre um hipercarro. Um Fórmula Ford com o EcoBoost de três cilindros e pneus de estrada fez 7:22 no circuito alemão. Os tempos em Nürburgring são relevantes para um híbrido plug-in.

Estes são carros de estrada, o que significa que temos de vê-los no contexto da teatralidade, beleza e engenharia inovadora que sempre captou a nossa imaginação todos estes anos. O Jaguar e o Porsche deixam-nos de queixo caído sempre que os vemos, e não quando batem recordes. Pensar na forma como a energia flui nos seus sistemas leva a que abordemos de outra forma o acelerador, o travão e a força cinética. Estas são versões primitivas da tecnologia; as marcas farão afinações e melhorias. E é precisamente esta imaturidade que desencoraja muitos potenciais clientes, mas este é o futuro automóvel e não apenas um hipercarro da década passada com algumas inovações. Se quer entrar no futuro a toda a velocidade, estes são os seus carros.

O ecrã mostra a nova navegação da Porsche... E *Angry Birds*!

Protótipo valioso passa na Follow-Through e escapa ileso

Como é que a Jaguar teve coragem de cancelar um carro tão elegante?!

considerável ao carro, arruinando o fluxo de ar na zona do difusor traseiro. Ah! E não há marcha-atrás. O carro desengrena o motor de combustão e inverte a corrente do motor elétrico. Na condução pelos acessos à pista, as passagens de caixa são demasiado bruscas, mas é possível programar o motor dianteiro de forma a preencher essa lacuna de binário.

De regresso à pista, após mais umas voltas, Cross estica-se e carrega num botão, o que ativa um pequeno e inocente LED. Este é o "modo total", conta Cross. O sistema elétrico passa a dar tudo o que tem, e até hipoteca o desempenho futuro: deixa as baterias descarregarem totalmente, o que faz com que o carro seja mais lento até as voltar a carregar, quer através de uma ligação à tomada quer por uma condução mais comedida, que permite ao motor de combustão carregar as baterias.

E aí vem a brutalidade. À saída das curvas, as retas são quase literalmente devoradas pelo carro, e o efeito total é francamente assustador. O tipo de aceleração e os moldes em que se processa não são muito diferentes; é a magnitude de tudo isso que muda. Percorrer velozmente as retas requer uma travagem mais precisa e insistente para que a entrada na curva não corra mal.

O chassis é magnífico. Sim, a velocidades urbanas as molas rijas tornam a experiência incómoda, mas sente sempre a rigidez superlativa do carro. Quando acelera mais, os movimentos da suspensão e dos amortecedores revelam-se precisos e efetivos. Atenua os impactos maiores e não tem qualquer problema com depressões e lombas. A alta velocidade, a aerodinâmica empurra o carro contra a pista e transmite imensa segurança ao condutor.

O melhor, mesmo assim, é a direção. É direta e apresenta o peso ideal tanto para fazer as curvas mais rápidas como para os ganchos lentos. Tudo o que se passa com as rodas é transmitido

"De volta à pista, Cross estica-se e carrega no botão 'modo total'"

ao condutor, apesar de a assistência ser elétrica, que sabe sempre quando o carro entra em deriva ou passa sobre uma zona mais escorregadia. A subviragem é muito ligeira, mas quando se conduz desta forma, com recurso generoso ao pedal do acelerador, é a sobreviragem subtil que mais se sente – sempre que solta a traseira, o condutor é avisado e a derrapagem é progressiva.

Como já deve ter reparado, estou só a falar do chassis e ainda nem sequer abordei a questão das ajudas eletrónicas. O C-X75 tem um diferencial eletrónico e consegue distribuir separadamente o binário entre o eixo dianteiro e o traseiro. Simon Newton, engenheiro de chassis da Williams, é o homem que tem afinado os diferenciais, mas não quer que ninguém os use até terminar o seu trabalho. Uma vez mais fica provado que o C-X75 é muito útil à Jaguar enquanto laboratório de pesquisa.

Para fazer mais uma série de voltas a sério, voltamos à base para ligar o carro ao carregador – um dispositivo trifásico de 20 kW com um cabo grosso como a amarra de um barco que carrega a bateria em 40 minutos. Aproveito para falar com Paul Newsome, diretor do projeto, sobre o equilíbrio da potência do motor de combustão e dos elétricos e da bateria. Não podiam ter apenas enfiado um V8 no carro? "Posso confirmar que o V8 não cabe", diz Newsome ainda antes de eu terminar a pergunta. E um supercarro moderno precisa de consumir pouco. Não falo dos números artificiais do teste oficial (que ignoram a energia retirada da rede e o CO_2 que daí advém), mas um consumo suficientemente baixo que assegure uma autonomia decente. É aí que entra o bloco de quatro cilindros. Os motores elétricos foram instalados para colmatar os problemas de binário e atraso do turbo do motor a gasolina, para baixarem o consumo e fornecerem potência imediata, mas também porque são extremamente compatíveis com os sistemas avançados de controlo de tração e de tração

integral. OK, só falta então decidir quão potentes devem ser os motores elétricos do carro...

Newsome diz que usou nos cálculos diversas combinações de potência elétrica e mecânica com várias baterias. O número final de potência de 500 cv foi escolhido porque mesmo com as baterias descarregadas é suficiente para uma velocidade máxima de 305 km/h ("Pensámos nas estradas que existem pelo mundo onde se pode usar este género de velocidades"). As baterias e os motores elétricos são especiais e dão uma nova dimensão e flexibilidade ao sistema. Primeiro, tratam-se de motores com fluxo axial que produzem várias vezes mais potência (vs. peso) do que um motor elétrico convencional. Pesam 22 kg, produzem 200 cv e 406 Nm e são pouco maiores que um alguidar. É por isso que o carro tem tanta potência elétrica à sua disposição. Segundo, queria usar alta tensão porque é mais eficiente – acabaram por fixar-se nos 600 V. Como a tensão é proporcional ao número de células de bateria, a bateria usada é grande. É uma unidade com 19 kWh, maioritariamente instalada ao longo da espinha do carro. Usa a mesma gestão de energia e química de células que a bateria de um Williams F1; a densidade energética das baterias do C-X75 situa-se, portanto, entre a densidade das baterias de um carro de estrada e a densidade das baterias de um monolugar. Quando instalaram a bateria em questão no Jaguar, perceberam que a autonomia elétrica era exatamente a que queriam ter.

"Não estamos apenas a criar um supercarro, estamos também a desenvolver tecnologias do mundo real", defende Newsome. Exato. Estes motores de fluxo axial são altamente inovadores. Tal como o é a eletrónica e respetiva refrigeração: em vez de usar dissipadores ou radiadores com refrigeração a água, o líquido refrigerante tem propriedades não condutoras e pode banhar os componentes eletrónicos. A eficácia deste tipo de refrigeração permite o uso intensivo das baterias e dos motores elétricos durante longos períodos de tempo. Temos ainda imensa tecnologia aplicada no motor de combustão. A Jaguar Land Rover está atualmente a construir uma fábrica gigantesca em Wolverhampton para produzir motores de quatro cilindros diesel e a gasolina. Não terão 500 cv, mas garanto-lhe que serão potentes q.b. e muito poupados, graças aos conhecimentos obtidos pela marca no desenvolvimento do C-X75. E com um destes motores elétricos entre o de combustão e a caixa de velocidades, a resposta do acelerador será bem interessante.

Mais uma coisa. A estrutura em fibra de carbono do C-X75 não é igual à do 918 ou à da McLaren. A da Jaguar recorre ao processo de moldagem por transferência de resina para criar a estrutura porque é mais barato e fácil de produzir em grandes quantidades. A conceção do Jaguar previu a sua construção a partir de painéis e secções de fibra de carbono moldada por compressão, uma técnica da Williams. Essas peças em carbono podem ser facilmente incorporadas, segundo Newsome, numa carroçaria em alumínio. Quem é o líder mundial em carroçarias de alumínio? A Jaguar Land Rover.

A decisão de cancelar a produção do C-X75 foi, para a Jaguar, análoga a estrangular um cãozinho. Mas provavelmente não existiriam mesmo compradores para tantos hipercarros lançados ao mesmo tempo (e continuam a não existir, embora a Ferrari esteja, tradicionalmente, isenta deste género de problema). Mas a engenharia que comporta viverá em centenas de milhares de Jaguar e Land Rover futuros. Um futuro muito próximo, entenda-se. Mas estou triste por nunca termos a oportunidade única de ver passar nas estradas esta esbelta forma, para depois desaparecer ruidosamente no horizonte como uma mancha indistinta. **TG**

48 HORAS

S-AMG

"Um alemão em Lisboa" podia ser o título deste trabalho com o E63 S-AMG, que veio passar uns dias connosco. As ruas da cidade e arredores parecem ser sempre curtas para o V8 de 585 cavalos, mas resolvemos aproveitá-lo ao máximo neste curto espaço de tempo!

Um teste à versão AMG do novo Mercedes-Benz Classe E é um daqueles convites que são simplesmente irrecusáveis. Mas este teste tinha uma pequena contrapartida: é que tínhamos apenas 48 horas para o fazer. Um desportivo como este, normalmente, requer uma organização prévia do trabalho que vamos fazer com ele, que acaba por incluir uma programação de eventuais locais para fotografias e até trajetos possíveis, mas este, focou-se apenas em extrair o máximo de informação possível de um carro que gostaríamos de conduzir durante (muito) mais tempo e em diversos outros locais.

TEXTO: **ANDRÉ MENDES**
FOTOS: **MANUEL PORTUGAL**

EM AMBIENTES MAIS FECHADOS, COMO UM PARQUE DE ESTACIONAMENTO, O SOM DO V8 É INCRÍVEL

AS AVENIDAS PARECEM SEMPRE MAIS CURTAS DO QUE SÃO NA REALIDADE

AS PINÇAS DE TRAVÃO VERMELHAS REVELAM QUE FALTAM OS TRAVÕES CERÂMICOS MAIS EFICAZES

A primeira vez que olhei para este E63 AMG estava misturado com outros modelos da mesma gama e mal percebi qual era, mas à medida que me fui aproximando começou a ser cada vez mais fácil identificar as diferenças face aos outros Classe E. As enormes entradas de ar dianteiras identificam de imediato qual é que tem um Pack AMG e qual deles é que é mesmo um AMG. E o mesmo acontece na secção traseira. É que enquanto uns têm duas saídas de escape esguias, unidas por uma faixa cromada, outros têm quatro enormes saídas, que anunciam uma sonoridade claramente afastada da palavra silêncio.

Na frente, os faróis dianteiros totalmente em LED com luzes de condução diurna são exatamente iguais aos de outras versões da gama, a grelha frontal exclusiva da AMG é diferente das outras apenas por ter os frisos interiores mais próximos um do outro e há ainda um pequeno *spoiler* na tampa da mala e saias laterais de maiores dimensões, que tentam a muito custo dissimular a presença das jantes de 19 polegadas com pneus que, no eixo traseiro têm quase trinta centímetros de largura.

E depois, há também a cor da carroçaria que, ao longe, parece ser só mais um dos muitos tons de cinzento, mas depois, percebo que se trata da pintura matizada Magno Alanite Grey que custa qualquer coisa como 3.480 euros, mas que faz toda a diferença. Mas se tudo isto não chegar, há ainda os logos "V8 biturbo" junto das rodas dianteiras e os "E63" e "S-AMG" colados na tampa da bagageira para desfazer qualquer dúvida que ainda possa existir.

Reparou no S? Então, reparou na maior novidade desta versão face à anterior. É que agora, há duas opções AMG para o Mercedes-Benz Classe E. Aquela a que vou arriscar chamar de convencional e uma outra (a tal S) mais potente e equipada com o novo sistema de tração integral que já faz parte de alguns dos modelos desenvolvidos nas instalações de Affalterbach. Não, não é engano. É mesmo mais potente. Nesta versão "S", o motor V8 biturbo de 5,5 litros já soma qualquer coisa como 585 cavalos de potência e 800 Nm de binário. Só para ter uma ideia, são valores mais elevados que os de um SLS, por exemplo. E segundo as informações que estão na ficha técnica desta versão, a aceleração dos 0 aos 100 km/h demora menos duas décimas de segundo que os 3,8 segundos do coupé mais desportivo da AMG! E isto apesar do E63 S-AMG ter um peso muito próximo das duas toneladas.

Entro no habitáculo torcendo um pouco o nariz à combinação do cinzento mate da carroçaria com o tom mais claro da pele utilizada nos assentos e nos painéis das portas. Mas claro, esta é uma daquelas questões de gosto pessoal e que só a mim pode não parecer tão cativante. Sentado ao volante, o espaço disponível é bastante amplo, a posição de condução é perfeita e as regulações elétricas permitem escolher a melhor postura com alterações milimétricas em diversos pontos. O volante de três braços forrado em pele, com zonas em Alcantara é um dos mais bonitos de toda a gama AMG e condiz na perfeição com as aplicações em carbono existentes no interior e depois há lá atrás mais dois ou três lugares para o caso de ter de trazer mais pessoas comigo enquanto estou a pensar quase em ligar o cronómetro para estas próximas 48 horas.

Na instrumentação, o menu da AMG dá acesso a um conjunto de funções úteis para quando se conduz mais depressa, tais como a temperatura do óleo ou mesmo um cronómetro e está ainda presente um tipo de letra diferente na numeração (com a escala a terminar nos 320 km/h) e o logo da AMG com o novo S do lado esquerdo. Entre os bancos, o comando da caixa de velocidades é especifico da AMG, tal como também são os botões do lado esquerdo deste, com o desenho virado para o condutor. O comando rotativo permite optar entre o modo Confort, o normal e os dois mais desportivos, mas também pelo manual que me deixa mudar entre relações através dos comandos existentes atrás do volante. Há um botão destinado aos acertos da suspensão e há um que diz apenas "AMG" e que memoriza todas as escolhas que eu possa fazer, para que depois seja apenas necessário premir este botão para ativar o modo de condução preferido.

No centro da consola, no entanto, o toque mais clássico no meio de tanto carbono e pele revirada, é proporcionado pelo elegante relógio analógico com a assinatura da IWC, que me faz esquecer por momentos das prestações deste AMG e me leva o olhar até às colunas da Bang & Olufsen existentes no topo das portas, junto ao vidro. Um detalhe fabuloso, que se integra de uma forma sublime em todo este cocktail desportivo, elegante e sofisticado e que me faz perceber que vai certamente haver uma altura em que vou querer que o V8 cante baixinho, com o objetivo de ouvir este sistema de som em pleno por uns minutos.

Fiquei a estranhar apenas a ausência do opcional que fecha as portas automaticamente quando estas ficam mal fechadas, uma vez que neste Classe E já é preciso um pouco de força para que isto aconteça à primeira, e também do outro que deixa que a chave do carro fique sempre no bolso, uma vez que é substituída por um botão "Start Engine" destinado justamente a ligar o motor. Neste Classe E, a chave que inclui o logo da Mercedes-Benz de um lado e o da AMG do outro, é mesmo para se utilizar. E depois de a rodar... Senhoras e senhores... o V8!

Este é aquele momento em que tento desligar todo o tipo de ruído existente à minha volta, antes de o degustar da melhor

"NA VERSÃO S-AMG, O V8 BITURBO JÁ SOMA 585 CAVALOS E 800 NM DE BINÁRIO"

forma, especialmente se for a primeira vez em que o V8 acorda naquele dia e de preferência dentro de uma garagem. É uma daquelas frações de segundo em que até dou por mim a suster a respiração. Espero que a suspensão pneumática termine os ruídos dos seus acertos iniciais e depois de todos os cliques e claques, rodo a chave e... só mesmo ouvindo. Nem consigo explicar. O som de trovão cavernoso enche os escapes e sai de uma vez quase em tom de explosão num som incrível que conseguimos sentir melhor no peito do que nos ouvidos. E imediatamente a seguir, sinto o regime a encontrar o seu patamar ideal enquanto a temperatura do óleo do motor vai subindo ainda com algarismos azuis, o que significa que não convém abusar pois o V8 ainda não se encontra na sua temperatura ideal.

Mas mesmo nesta fase, as avenidas parecem sempre curtas e mesmo com o modo Confort ativo, o E63 AMG é tudo menos silencioso. Dentro da cidade, este desportivo vestido de executivo parece enclausurado contra a sua vontade e fora dela, dou por mim a imaginar que o mundo está contra mim e que sou atualmente um dos maiores criminosos à face da terra. A versão AMG do novo Classe E só está à vontade em pista ou nas autoestradas alemãs nas zonas em que não há limite de velocidade. Qualquer pressão mais forte no pedal do lado direito transporta-nos em segundos para uma zona ilegal do velocímetro e acabamos por andar quase sempre a exigir demasiado do sistema de travagem.

Acho que vale a pena fazer alguns quilómetros para fugir da cidade em direção a zonas mais sinuosas e menos habitadas em termos de carros. Aqui sim, o E63 AMG respira um pouco mais em plenos pulmões. O V8 ecoa e delicia-me os ouvidos, ao mesmo tempo que vou tentando perceber como funciona este novo sistema de tração integral e o diferencial traseiro autoblocante presente nesta versão S. Desenganem-se aqueles que pensam que este Classe E não foge de traseira e não consegue sair das curvas numa pequena deriva muito mais divertida do que eficaz, afinal, 67 por cento da potência ainda continua a ser dirigida para o eixo traseiro e com o controlo de estabilidade desligado sei que estou praticamente por minha conta e risco. Ainda assim, com este sistema, o E63 AMG parece bem mais preciso e eficaz. É muito mais rápido na passagem de uma curva para a outra e parece até, atrevo-me a dizer, bastante ágil. Ao fim de alguns quilómetros de curvas, subidas e descidas, dou por mim a esquecer-me que estou a conduzir um monstro de duas toneladas. Pelo menos até à altura em que os travões me começam a querer dizer que até há um opcional de travões cerâmicos para este modelo, que são muito mais tolerantes e resistentes à fadiga numa utilização mais intensa.

No meio deste percurso descubro uma reta que me parece suficientemente longa para testar o sistema Race Start. Espero que fique totalmente abandonada e que o ciclista que tinha passado por mim chegue a uma zona que já nem sequer ouça o V8 (sim, ainda estive parado algum tempo), o modo AMG já estava selecionado e passo o controlo de estabilidade para a posição Sport, a intermédia entre o ligado e o desligado. Rodo o comando da consola para a posição RS, dou uma vista de olhos pelos espelhos e em quase tudo o que se passa à minha volta e sigo as instruções que vão surgindo na instrumentação. Acelero a fundo, o ponteiro do conta-rotações sobe para perto das 3.750 rpm, surge a mensagem "soltar travão para arrancar" e depois de isso acontecer quase parece que está alguém no banco traseiro e que me acabou de dar um pontapé nas costas.

Dos 0 aos 100 km/h, com o sistema Race Start, são os tais 3,6 segundos que estão inscritos na ficha técnica. Seja eu a conduzir, um piloto de testes da AMG ou uma velhinha que cumpra todos estes procedimentos da mesma forma. Dependendo apenas do piso, da inclinação ou de outros fatores externos, o E63 S-AMG 4 Matic está "programado" para demorar este tempo na aceleração. E é sempre isso que vai acontecer. E depois do ponteiro do velocímetro passar pelos 100 km/h, vai continuar a subir da mesma forma como se tivesse sido preso a um elástico. E quando penso que vai abrandar, parece que agora é que está mesmo a acelerar e tudo o que me rodeia começa a desfocar por estar a passar tão depressa. E tudo isto, pelo menos, até que a reta me faça ver que afinal não era assim tão longa.

Regresso pelo mesmo caminho sinuoso de uma forma mais calma e com o sistema de som da Bang & Olufsen a dar um pouco de descanso ao V8 em termos de banda sonora, até porque a posição do ponteiro de combustível também me aconselha a fazê-lo. No entanto, mesmo neste registo, basta afundar o pé do lado

UMA OBRA DE ARTE ASSINADA, COMO QUALQUER MOTOR AMG

QUASE PARECE UM EXECUTIVO. QUASE...

"SEJA EU, UM PILOTO DA AMG OU UMA VELHINHA, DOS 0-100 KM/H SÃO SEMPRE 3,6 SEGUNDOS"

DENTRO DOS TÚNEIS, O V8 É PARA SE OUVIR DE JANELAS ABERTAS E SEM PREOCUPAÇÃO COM O BOM SENSO

"CHEGO A CASA SEM SER EM SILÊNCIO E FICO A OUVIR OS ESCAPES A ARREFECER"

direito (quando não houver absolutamente nada à frente), esperar pelas frações de segundo que a eletrónica demora a dizer à mecânica o que acabei de fazer e a acordar todos os 585 cavalos de potência, atirando-me para a frente, deixando todos os que me rodeiam para trás, confortando-os apenas (ou não) com um som zangado que sai pelos escapes enquanto nos afastamos. Chego a casa no silêncio que o AMG (não) me permite e depois das manobras e de o estacionar, desligo o motor e fico apenas a ouvir a sinfonia de sons que os escapes fazem a arrefecer, ao mesmo tempo que a suspensão vai suspirando por umas horas de descanso. E são mesmo só umas horas, pois não falta muito para que o E63 S-AMG tenha de regressar às instalações da Mercedes.

Para o fim de tudo, como sempre, deixámos aquela parte de que não queríamos sequer ouvir falar. É mais ou menos o descer à terra do comum dos mortais, especialmente daqueles que moram neste pequeno retângulo do lado esquerdo sul daquilo a que chamam Europa. É que no seu país de origem, a Alemanha, o E63 AMG S 4Matic tem um preço de venda ao público de 118.405 euros, enquanto que cá em Portugal, o mesmo modelo e a mesma versão, já tem um preço de 157.200 euros. A diferença entre um e outro dava para que todos os extras que encontrámos na unidade ensaiada passassem a ser gratuitos e o preço final ficasse praticamente na mesma. E ainda sobrava qualquer coisa para, por exemplo, incluir o Pack AMG Drivers, que altera o limite da velocidade máxima para os 300 km/h e inclui um curso de condução da AMG, ou mesmo o sistema que fecha automaticamente as portas quando estas ficam mal fechadas. É que num AMG, fica sempre mal estar a bater com a porta pela segunda vez.

Seja como for, não estamos na Alemanha, estamos em Portugal e por isso o preço deste Mercedes-Benz E63 AMG S 4Matic com que passámos as últimas horas fica já perigosamente perto da fasquia dos 200 mil euros. Um valor que dava para comprar muita coisa, mas que paga um automóvel executivo, com prestações de desportivo e capaz de nos provocar sensações que apenas os carros que rondam este valor conseguem provocar. Sob o fato de executivo está o carro de fuga perfeito. Seja daquela pessoa que acabou de nos buzinar por nos termos aproximado demasiado depressa do seu espelho retrovisor, ou simplesmente para escapar rapidamente à rotina cansativa do dia a dia. Nem que seja apenas por 48 horas...

CARBONO, PELE, ALUMÍNIO, UMA MONTAGEM EXEMPLAR E BANG & OLUFSEN

AS QUATRO SAÍDAS DE ESCAPE SÃO TUDO MENOS DISCRETAS. E AINDA BEM

ENTRE PARQUES, AVENIDAS E OUTROS APERTOS, O E63 AMG SENTE-SE ENCLAUSURADO

FICHA

MERCEDES E63 AMG S 4MATIC

5.461 cc, V8, 585 cv, 800 Nm, 1.940 kg, 0-100 km/h em 3.6 s, 250 km/h, 10,3 l/100 km, 242 g/km CO_2. Preço: € 195.121 (unidade ensaiada)

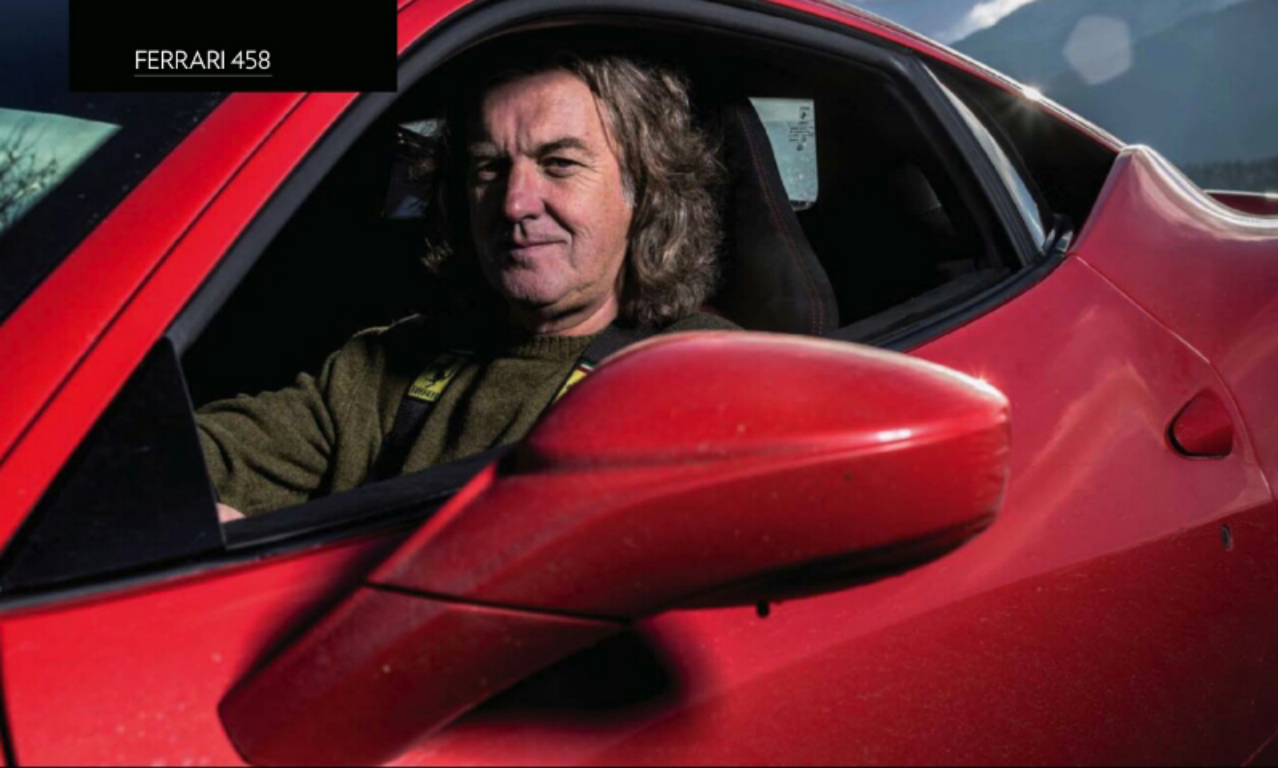
JAMES MAY

FERRARI 458 SPECIALE

HORSE POWER

James adora o seu 458. Quem melhor que ele para ensaiar a nova e reluzente versão Speciale? Enviámo-lo para o programa de treino Ferrari...

TEXTO: JAMES MAY
FOTOS: JUSTIN LEIGHTON & ROWAN HORNCASTLE

MOTOR EM EXIBIÇÃO. FAZ SONS ÉPICOS. BOAS NOTÍCIAS!

Quinze minutos depois de chegar à Ferrari já o diretor-geral, Amedeo Felissa, estava chateado comigo. "Já conduziu o carro?", perguntou ele.

Claro que sim! Apanhei-o no aeroporto, conduzi um pouco em cidade, percorrei uns quantos troços de autoestrada em alta velocidade, parei para beber um *cappuccino* (não se preocupe, ainda não passava das 11), e subi velozmente pela montanha e pelas *curve pericolose* até uma película de névoa gelada ficar colada ao tejadilho como um boné cinzento. Maravilhoso.

"Devia ouvir a apresentação técnica primeiro", disse-me ele com uma expressão fria.

Não sabia que isso era fundamental. "Eu senti o que a marca fez", disse eu. "É um carro. O que importa é saber se o vosso trabalho se traduz em sensações." Tramei-o logo.

"A menos que assista à apresentação técnica, não sabe quais eram os nossos objetivos."

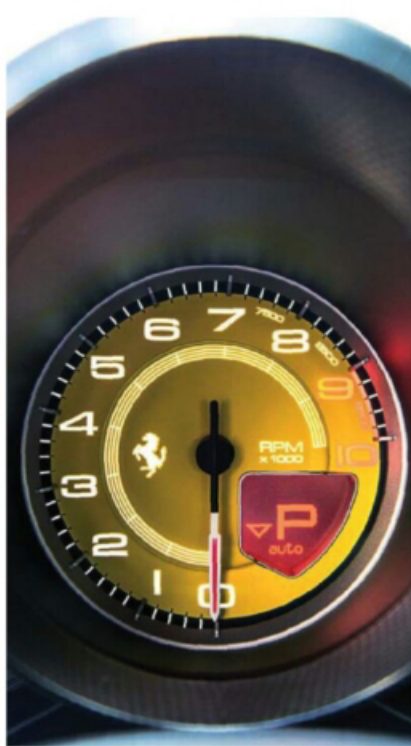
"Ah, mas", ripostei eu como um predador, "o carro é como uma obra de arte. Vejo um quadro numa galeria e gosto dele. Posteriormente, posso saber mais sobre a sua história, e isso justifica o meu sentimento, mas posso gostar do quadro sem essas informações adicionais."

Felisa olhou para mim como se fosse um palerma, o que é engraçado porque sou cliente da marca."Devia ouvir primeiro a apresentação técnica." E acabou a conversa.

Raios. Tive de ficar para trás e ouvir a apresentação toda, *sozinho*, sem qualquer possibilidade de ficar escondido na última fila a jogar no meu telemóvel. Caso contrário, não podia ir até ao Ristorante Montana comer uma massa deliciosa e olhar para uma fotografia do capacete de Gilles Villeneuve.

E ali estive eu sentado, com a minha camisola larga, a ouvir uma sucessão de engenheiros com camisas feitas à medida e casacos desportivos a explicarem o que eu já tinha sentido nas vísceras. Provavelmente, também queria ir para o Ristorante Montana, mas o chefe é Felisa.

Façamos isto à maneira da Ferrari. Chamam-lhe Speciale; foneticamente, pronuncia-se Spe-chee-ah-lé. Significa, claro, "especial". Mais difícil de compreender é a ideia de que, embora o carro tenha claramente por base o 458 coupé, é um "conceito diferente".

Mas *é* um pouco mais diferente do que esperava. Para começar, o aspeto é diferente porque a aerodinâmica ativa alterou a forma do carro. As abas na dianteira são passivas (acionadas por simples molas) e redirecionam

POTÊNCIA SUBIU PARA 605 CV. EXCELENTES NOTÍCIAS!

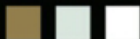
ESPÁTULAS QUE GERAM FORÇA DESCENDENTE NA TRASEIRA

NÃO HÁ MAIS STRESS PARA O CONDUTOR, APENAS DIVERSÃO...

o fluxo de ar para a zona dos radiadores, baixando a resistência aerodinâmica. Daí as novas saídas de ar no capot, e a bagageira mais pequena.

Na traseira, os difusores são acionados por pequenos motores, mas cumprem o mesmo propósito – equilibrar a criação de força descendente na dianteira e na traseira e permitir a execução de curvas ainda mais depressa.

A aerodinâmica acompanha o sistema Side Slip Angle Control, que comunica com a direção e faz a gestão em tempo real do diferencial eletrónico.

"AMEDEO FELISA OLHOU PARA MIM COMO SE EU FOSSE UM PALERMA"

Uma palavra que surge várias vezes na apresentação é "algoritmo", que é uma das que menos gosto. Estar sentado na fábrica da Ferrari, saber que o LaFerrari está mesmo ali ao lado e estar a ouvir alguém falar sobre algoritmos é como abrir um globo de bebidas e ver que está cheio de trabalhos para casa de matemática.

Muitas coisas aumentaram ou diminuíram. A potência subiu para 605 cv, mas a curva de binário permanece igual. Os tempos de volta em Fiorano e no sítio começado por N desceram. A taxa de compressão subiu de 12,5:1 para 14:1, um feito assinalável para um motor a gasolina – é o controlo eletrónico meticuloso que o possibilita porque a esse nível de compressão a mínima oscilação na mistura ar/combustível origina detonações indesejadas. A potência específica é tanta que este é o melhor motor aspirado do mundo: 135 cv por litro. As rotações máximas subiram para as nove mil, mas o peso das rodas diminuiu 12 kg. O comprimento da câmara de combustão diminuiu, a elevação das válvulas aumentou. E por aí fora.

E ainda há as percentagens. A contrapressão nos escapes é 25 por cento inferior. As passagens de caixa são mais rápidas: 20 por cento se engrenar a relação acima, 44 por cento se reduzir. A resposta da direção (mais um algoritmo) é 11 por cento mais rápida para 14 por cento menos rotação do volante. O adorno da carroçaria é cinco por cento inferior. O preço subiu em muitos por cento.

Outras coisas são apenas diferentes. Os pneus são uns Michelin Pilot Sport Cup, e há padrões de listas diferentes para cada cor de carroçaria.

"ADOREI PERCORRER AS ESTRADAS SERPENTEANTES DA MONTANHA"

FLUXO DE AR SPECIALE
Abas e pás
Duas abas na dianteira recuam a alta velocidade (170 km/h) para reduzir o atrito. As pás rotativas dão estabilidade
CASO SPECIALE
Ataque aos números
Relação peso/potência de 2,3 kg/cv: 3,0 s nos 0-100 km/h e 9,1 s nos 0-200 km/h. Tempo por volta em Fiorano: 01:23,5
POTÊNCIA SPECIALE
Motor recordista
O V8 de 4,5 litros produz uns fenomenais 605 cv. São 135 cv/litro – recorde mundial para um carro de produção
OFERTA SPECIALE
Licença para curvar
O SSC (Side Slip Angle Control) gere a tração nas curvas: pode fazer derivas com o controlo de tração ligado...
SPECIALE E AMIGOS
Sem madeira
Carbono e Alcantara – uma combinação leve, sendo que o Speciale não tem sequer carpete ou porta-luvas
INTERESSE SPECIALE
Parece cola!
Os amortecedores MagneRide e as jantes forjadas ultraleves ajudam a produzir 1,33 g de aceleração lateral

PONHA O MANETTINO EM RACE, ACELERE E DESFRUTE DO SOM

Outra palavra dita com demasiada frequência foi "melhor". O Speciale era *melhor* que o 458 normal nisto e naquilo, e isso começou a irritar-me solenemente, até que pus a mão no ar. "Espere lá", disse eu, "está a insinuar que o meu carro é uma porcaria? E se já sabiam porque é que não o fizeram logo assim?" Foi um erro dizer aquilo, e fez com que a visão da massa desaparecesse no horizonte como as personagens no fim de mais um desenhado animado Tom & Jerry.

Para ser brutalmente sincero – não diga a ninguém – achei a apresentação fascinante. Quando se lembra que a Ferrari é uma pequena empresa, que produz menos de sete mil unidades de desportivos e carros de pista por ano, fica impressionado com o poderio técnico que consegue reunir. Isso deve-se, talvez, ao fator *Il Passione*. Ao que parece, a reformulação da câmara de combustão do V8 demorou dez anos, e Felisa considera-o o melhor motor de sempre da Ferrari. Mas o que significa isto para a Efervescência?

Voltemos ao início do dia. Já conduzi Lamborghini Superleggera, Aston praticamente despido e muitos outros carros do género, e sabia ao que ia. As peças que tornam o carro tolerável são retiradas, colam-se autocolantes na lateral e sobe-se o preço. E se for um Aston Martin série N, if it's an N-series Aston Martin, a transmissão soa a uma gaveta de talheres a ser remexida.

Acredito ser o verdadeiro cliente Ferrari: um tipo de meia idade que pensa que as mulheres já não o acham interessante, ao invés de alguém que nem sequer dorme bem a pensar sobre a curva de Eau Rouge. Eu gosto de um supercarro e valorizo a credibilidade que advém do seu pedigree de competição, mas gosto de um Ferrari principalmente porque é belo e requintado em todos os seus pormenores. E porque cheira bem.

E a Ferrari não é, claro, estúpida. Há vislumbres do mundo da competição no Speciale: a pele dá lugar a Alcantara e há um botão novo que limita a velocidade do carro na zona da boxes. Mas não se trata de um carro puro de pista. Tem ar condicionado, GPS e não cheira a cola. Consegue ver um pouco das listas no capot a partir do banco do condutor – é um pouco como desligar o Safe Search no iPad de um adolescente.

Continua a ser um 458. Apesar das alterações ao nível das molas, o carro é muito confortável, especialmente para um supercarro. Com o *manettino* no modo Sport, é praticamente igual ao meu carro. O objetivo, no entanto, era permitir a utilização do Speciale na via pública no modo Race, o que é pouco recomendado na versão normal. "Aumentámos a capacidade do carro sem

FICHA

FERRARI 458 SPECIALE

Preço: € 282.000
Motor: 4.497 cc, V8, caixa F1 dupla emb. de 7 vel., tração traseira
Performance: 605 cv às 9.000 rpm, 540 Nm às 6.000 rpm, 0-100 km/h em 3,0 s, >325 km/h
Consumo/emissões: 11,8 l/100 km, 275 g/km CO_2
Peso: 1.395 kg

"NINGUÉM TOMA A DECISÃO DE COMPRAR UM FERRARI COM O CÉREBRO"

"PNEUS CARECAS, É? NÃO SEI COMO É QUE ISSO ACONTECEU..."

LISTAS = SPECIALE. SPECIALE = 458 E MAIS UMAS MELHORIAS

exigir mais habilidade do condutor", contou-me Felisa. Eu sou o tipo ideal para testar essa teoria.

O motor é mais refinado a baixas rotações que o do meu, e porta-se melhor em cidade. E assim que fica com o pé pesado, o motor assume uma qualidade granular que revela, melhor do que qualquer conta-rotações, tudo o que se passa na câmara de combustão.

Dito isto, e mesmo com 9.000 rpm à minha disposição, fui constantemente admoestado pelas luzes de passagem de caixa no volante. É mais célere e apaixonante que na versão normal, embora na sala de conferências isso tenha sido expresso apenas como uns milésimos de segundo a menos no tempo dos 0-100 km/h. Está a ver? A aritmética não se adequa à descrição de sensações.

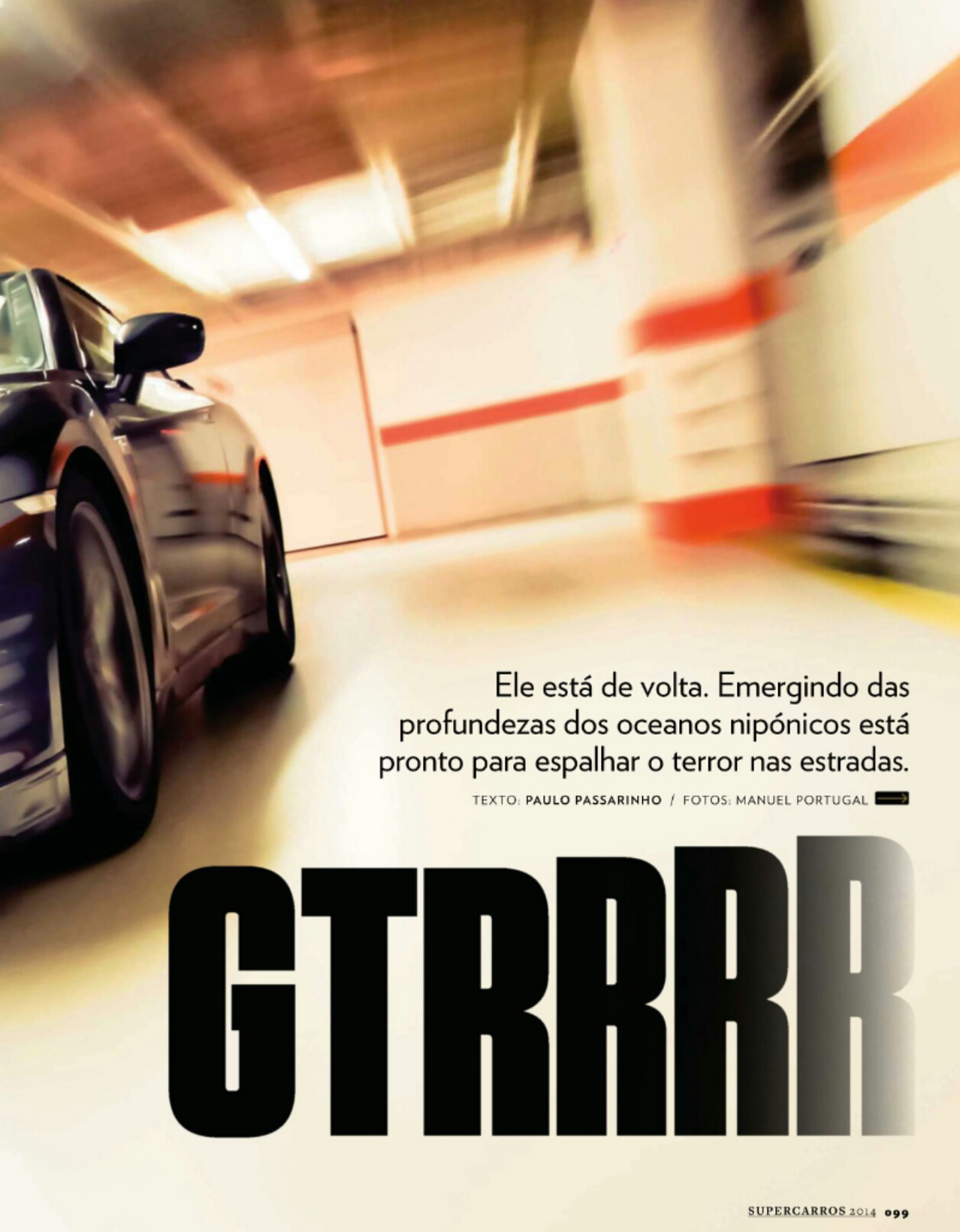
Tudo isto é pouco relevante para o lançamento do carro em si porque ninguém toma a decisão de comprar um Ferrari com o cérebro. De certa forma, a noção é parva, mas irresistível. É como o gin.

Portanto, ao percorrer as estradas serpenteantes de montanha, sim, talvez eu tenha beneficiado da aerodinâmica ativa, dos travões mais poderosos, so menor peso não suspenso, das passagens mais rápidas e o misterioso Side Slip Angle Control. Ou então não. Eu só sei que adorei a experiência. A alteração mais óbvia foi a da direção quase direta, que explica, penso eu, o porquê de, numa ultrapassagem especialmente cabeluda (o Speciale não exige um condutor mais habilidoso, lembra-se?), ter batido com o espelho na ponta de um trator. A boa notícia é que entreguei o carro no aeroporto sem ninguém ter dado por nada.

Adorei o carro, e adorei-o porque senti que ainda era um 458 – o meu carro preferido. Mas é como se alguém tivesse afiado os meus recetores sensoriais com uma pedra de amolar.

É difícil afastar a noção de que o Speciale é apenas uma edição renovada e melhorada do meu carro – a versão 2.0, se preferir. Mas a história não é assim tão simples. Se é o género de pessoa que usa um Ferrari como um carro comum, no dia a dia, o 458 normal faz mais sentido para si. É ligeiramente mais relaxado, especialmente no que diz respeito à direção, e a mala é maior.

Mas se, como eu, prefere deixar o seu Ferrari na garagem e tirá-lo só quando tem a alma devidamente preparada para absorver a incrível experiência produzida por um dos maiores fornecedores de prazer de condução do mundo, este é o Ferrari para si. Eu já estava convencido de que o 458 era o melhor carro do mundo; o 458 Speciale deve, *ipso facto*, ser ainda melhor.

E só para que saiba, enquanto cliente da marca não precisa de comparecer na apresentação técnica do carro. TG

GTRRRR

Ele está de volta. Emergindo das profundezas dos oceanos nipónicos está pronto para espalhar o terror nas estradas.

TEXTO: **PAULO PASSARINHO** / FOTOS: MANUEL PORTUGAL

Reza a lenda que uma explosão nuclear quiçá a evocar Hiroshima e Nagasaki criou um monstro com corpo de dinossauro gigante com escamas cinzentas e ásperas, uma poderosa cauda e várias barbatanas dorsais que emergiam de forma apocalíptica dos mares do Japão. A sua visão provocava histeria imediata e todos gritavam em uníssono: "Gojira, Gojira" – na expressão original japonesa, antes de assistirem à maior onda de destruição alguma vez perpetrada. A origem varia consoante quem conta a sua história e ao longo de mais de 60 anos têm sido várias as interpretações da criatura pré-histórica nuclearmente modificada. A mais recente interpretação deste lagarto mutante não tem, no entanto, garras afiadas e não deita líquido radioativo pela boca.

Ao contrário da criatura mitológica nipónica, a criação que partilha o mesmo apelido, e que tenho o prazer de desfrutar durante os próximos dias, nasceu do génio criativo de Mizuno San, um engenheiro nipónico que "apenas" quis criar um carro que mostrasse o conhecimento e a capacidade da marca em realizar um supercarro. O impressionante Nissan GT-R ganhou o apelido de Godzilla, porque desde o lançamento que as suas características de imediato o fizeram ganhar uma fama, capaz de impor respeito a inúmeros concorrentes.

Curiosamente, e tal como o poderoso lagarto gigante, também o GT-R tem sido alvo de várias mudanças ao longo do seu lançamento. Uma coisa mantêm-se indubitavelmente inalterada: a sua capacidade de esmagar adversários sem lhes dar qualquer hipótese.

Não precisa ser um génio das pesquisas online para encontrar de forma rápida milhares de vídeos onde o GT-R humilha de forma cruel e até, de certa forma, sanguinária, vários Porsche, Ferrari, Lamborghini, entre outros, não escapando pelo caminho inclusive algumas das motas mais rápidas dos catálogos. E aqui não é de mito que se fala. Este fantástico coupé manteve durante algum tempo um recorde impressionante como o carro de série mais rápido a efetuar uma volta ao mítico traçado de Nurburgring.

Tal como muitas outras lendas, a história do GT-R é feita de episódios que lhe foram construindo a reputação. E são muitos. Até porque se o Godzilla da cultura popular japonesa se tornou conhecido através de milhares de livros de banda desenhada, foram, acima de tudo, os filmes que o catapultaram para o "estrelato".

“UM MONSTRO COM CORPO DE DINOSSAURO GIGANTE COM ESCAMAS CINZENTAS...”

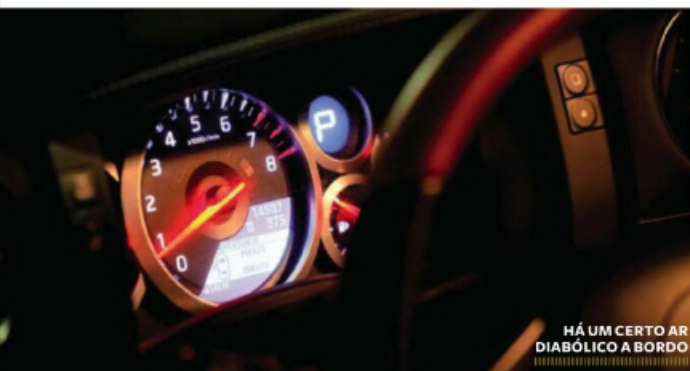
NOVIDADE A BORDO: O VOLANTE COM INSERÇÕES EM PELE VERMELHA

HÁ UM RESPEITO MISTERIOSO NA ESTRADA POR ESTE MODELO

"ACONSELHO A PESQUISAR A OBRA DO MESTRE KENJI ITO ENTRE OUTROS"

E também no mundo da sétima arte, não se pode dizer que o GT-R não soube ocupar o seu espaço. Talvez a maioria dos leitores se lembre da versão Nismo modificada, que aparece no filme Velocidade Furiosa, com o saudoso Paul Walker a vencer tudo e todos. O que talvez não saibam é que este estrelato tem uma repercussão ainda mais elevada em séries de animação como a célebre Anime. Se não sabe do que falo aconselho a pesquisar a obra do Mestre Kenji Ito, entre outros.

Mas há mais. E talvez aqui seja onde a grande maioria poderá dizer que já conduziu o Nissan GT-R. Trata-se do mundo dos videojogos. Não me ocorre nenhum simulador dos mais badalados de sempre que não tenha como opção para o jogador um Nissan GT-R, sejam as versões Nismo, sejam as oriundas de muitos outros preparadores. Seja no mundo mítico, no cinema, na animação ou no mundo virtual, há algo que é supremo: com o Nissan GT-R, a probabilidade de sair vencedor de qualquer situação é elevada.

É com isto em mente que desço à garagem situada nas profundezas da redação da TopGear. Recordo-me de uma das primeiras, de muitas madrugadas de trabalho de ter descido o elevador e imaginar a Milla Jojovich ao meu lado com o seu fato

HÁ UM CERTO AR DIABÓLICO A BORDO

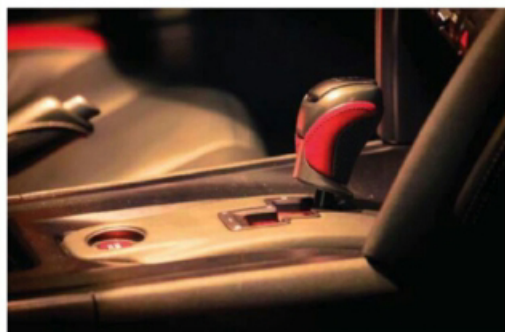
LIGUE, DESLIGUE, DESFRUTE E DESPEÇA-SE DOS PRECONCEITOS

AS JANTES DE 20 POLEGADAS SÃO FANTÁSTICAS

de combate e a dizer-me que iríamos descer ao coração da "colmeia". Uma garagem escura, num dia invernoso, provoca esse tipo de arrepios, infelizmente sem a supermodelo ucraniana (naturalizada americana) ao meu lado...

Antes de procurar o interruptor das luzes e amaldiçoar o responsável pelo espaço, que insiste em colocar a regulação do temporizador de forma a que alguém esbarre primeiro contra um poste antes de conseguir ver seja o que for, procuro a chave do GT-R no bolso.

Ele ali está. Parado não mete assim tanto medo. Fico na dúvida se a minha imaginação vê o Godzilla ou se já se perdeu na frase de *Resident Evil*: "Nemesis is aproaching" – que, sem traduzir, asseguro que significa que vem aí uma onda de destruição e caos sem limite. Mas porque será que tudo o que me vem à memória são recordações deste tipo, antes de conduzir o GT-R?

A versão de 2013 pouco acrescenta ao modelo que há ano e meio tive oportunidade de experimentar. Mas o pouco a que me refiro acaba por ser muito importante.

Não consigo esperar mais, abro a porta, enfio-me nas mais fantásticas *baquets* que me lembro de alguém ter desenhado e agarro o volante apenas para sentir a pele. Todo eu estremeço. O GT-R é um daqueles casos em que mesmo quem não liga "pevas" a carros se baba a olhar para ele. Em duas décadas de escrita sobre automóveis só por uma vez encontrei alguém que não fazia ideia do que falava quando lhe apareci à frente com um destes exemplares. E antes que pensem que conheci o Dalai Lama, devo dizer, por respeito à sua identidade, que não sabe o que é o GT-R mas afirmou que o seu carro de sonho é um Kia Sportage. Sim. Continuamos amigos, não se preocupem. Adiante.

Ainda antes de pressionar o botão que me irá transportar para a quinta dimensão, observo o volante com inserções vermelhas em pele e percorro o sistema de informação desenvolvido pela Nissan em parceria com a Polyphony Digital. Para os mais distraídos é "só" a editora responsável pela criação do videojogo *Gran Turismo*.

Vruumm. A garagem estremece. Neste momento, tenho a certeza que no primeiro piso todos os seres vivos devem estar a pensar se terão tempo para fugir levando os seus pertences. Na confusão, alguns deverão tropeçar e não tardará muito para que um jornal diário sensacionalista atribua essa queda à chegada de um monstro alienígena ou ao ataque de uma bactéria misteriosa.

Nada disso, sou apenas eu a dar vida ao motor seis cilindros em V que anima este belo animal. Na ficha técnica não há novidades em termos de potência. Mantêm-se os 550 cavalos e 632 Nm extraídos do bloco 3.799 cc. A marca indica que o motor ganhou novas válvulas de escape e que foi alvo de algumas alterações ao nível da cartografia eletrónica tendo em mente melhorar a transição dos médios para altos regimes. Já vou tentar perceber isso não tarda mesmo nada.

Arranco em direção ao exterior. Já nem penso em monstros míticos ou jogos de computador. Toda a minha concentração vai por inteiro para a simbiose que nasce de forma imediata entre mim e a máquina.

Não consigo disfarçar o sorriso quando se abre o portão principal e vejo a chuva. Claro que está a chover. Nem outra coisa seria de esperar. Já estou a ver os pescadores no mar, dentro do seu pequeno barco a enfrentar as tempestades enquanto das profundezas do oceano emerge a besta. Só tenho um conselho para as próximas horas: desviem-se!

Ao contrário de muitos outros desportivos, que tenho o prazer de testar, o GT-R tem uma característica quase única: o seu poder intimidatório é arrasador. Não são poucas as vezes que me recordo de ir a circular de forma tranquila ao volante de um M ou de um AMG qualquer e olhar para o retrovisor e ver um "fumarento" de forma irresponsável a tentar provocar, só Deus e os seus pais saberão porquê. Normalmente não costumo responder a provocações e ignoro todo o tipo de situações que possam ser consideradas estúpidas. Com o Nissan GT-R nada disso se passa. A visão desta máquina é, por si só, sinal de respeito. Existe um código de ética e respeito que todos têm perante o GT-R. Por magia eclipsam-se algures na faixa do lado direito de forma discreta...

A unidade que testo pertence ao modelo "especificação 2013" e é preto, mais preto impossível: é a Black Edition.

Não tenho tempo de pensar em mais nada. Quando observo o mostrador digital já tenho a certeza que poderia ter sido multado por centenas de razões. Vou refrear-me um pouco e aproveitar antes uma zona sinuosa que tenha várias bombas de combustível em seu redor...

A estrutura desta geração foi reforçada em termos de rigidez e a suspensão traseira recebeu novos acertos. Eu arrisco a dizer que todo o bloco mecânico me parece mais sólido, mas ao mesmo tempo sinto o carro ligeiramente mais confortável. O centro de gravidade foi rebaixado. Se as passagens em curva já eram efetuadas de uma forma que provocava as leis da física, então agora nem sei muito bem o que dizer. A transmissão integral permanente é incansável na forma como gere a potência e o binário.

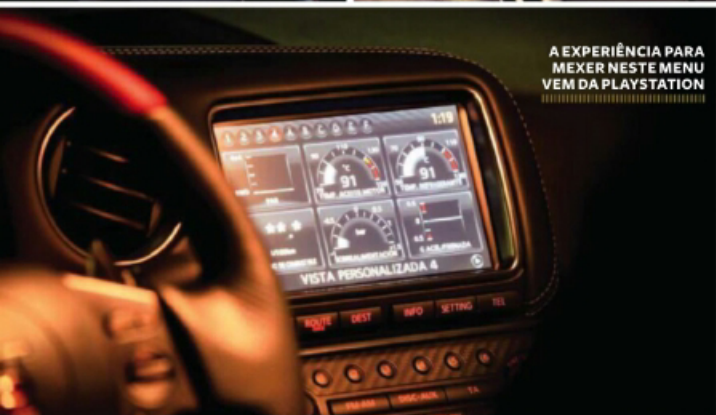
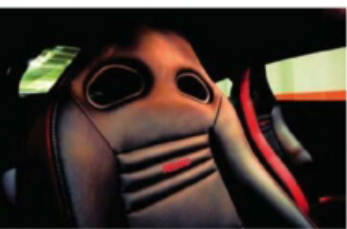
A potência máxima é atingida apenas às 6.400 rpm. Mas o "apenas" é uma força de expressão, uma vez que o GT-R

"TODOS OS SERES VIVOS DEVEM ESTAR A PENSAR SE TERÃO TEMPO PARA FUGIR LEVANDO OS SEUS PERTENCES"

FICHA

NISSAN GT-R BLACK EDITION
Preço: € 131.950
Motor: 3.799 cc, V6, caixa dupla emb. de 6 vel., tração integral
Performance: 550 cv às 6.400 rpm, 638 Nm às 3.200-5.800 rpm, 0-100 km/h em 2,7 s; vel. máxima: 315 km/h
Consumo/emissões: 11,8 l/100 km, 275 g/km CO_2
Peso: 1.740 kg

AS ENTRANHAS DA BESTA SÃO RUDES MAS RIGOROSAS E BELAS

"NÃO HÁ NADA MAIS RÁPIDO À VENDA EM SOLO NACIONAL"

A EXPERIÊNCIA PARA MEXER NESTE MENU VEM DA PLAYSTATION

é estupidamente rápido. Se quiserem responder ao amigo que tem a mota e que arranca assim e assado usem apenas a expressão "launch control". São 2,7 segundos dos 0-100 km/h. Não há nada mais rápido à venda em solo nacional. E se puder passar por um autódromo que tenha uma reta em condições há outro número "giro": a velocidade máxima são 315 km/h. Isto chega para animar o resto da noite? Sim, até porque não irei experimentar nada disto.

A aceleração é impressionante e num esgar de prazer dou por mim a abusar de forma algo violenta da caixa de seis velocidades e dupla embraiagem. Não Paulo, não estás no simulador, refreia um pouco e tem lá juízo. Os travões dão um ar de sua graça para me dizer que a fadiga não lhes assiste, mas é bom que eu perceba que descer serras com piso molhado é, no mínimo, uma ideia a atirar para o parvo, portanto, há que esperar por um dia mais sequinho para poder continuar na "guest list" da Nissan Ibérica.

Procuro a primeira bomba de combustível da noite. Esqueçam lá a ideia do consumo médio de 11 litros aos 100 km. Acho que a Nissan colocou 11 para não colocar 21. Eu até diria que quem quer acelerar não pode pensar no consumo. Neste caso, convém. Em modo completamente alarve arrisca-se a fazer pouco mais de 200 quilómetros com um depósito... que tem 71 litros de capacidade.

Para um coupé com 4,7 metros, o Nissan GT-R continua a ser uma bela de uma besta. As formas musculadas continuam a ter imensos adeptos e acredito que são uma das principais razões da longevidade do modelo. No caso desta unidade, as jantes de 20 polegadas ajudam a compor ainda mais a imagem.

Estou a chegar ao meu ninho. Faltam-me dois portões e um alarme perimétrico, antes de deixar repousar o "menino" debaixo de uma câmara de vigilância.

Por apenas 131.950 euros pode ter acesso à mais eficaz e mortífera máquina automóvel que a mente humana já concebeu. Há desportivos melhores? Quase que não me apetece responder à minha própria provocação. Por este preço a resposta é por demais evidente: não!

O Godzilla continuará a ter o seu lugar no imaginário de todos. E sim, não irá perdoar quem se atravessar no seu caminho.

"E NUM ESGAR DE PRAZER DOU POR MIM A ABUSAR VIOLENTAMENTE DA CAIXA"

KEEP
OUT

ARAME. FARPADO.

É o nascimento de uma nova era, com o Corvette – o limitado herói Yankee – a receber uma remodelação tecnológica que lhe permite defrontar o domínio europeu

TEXTO: PAT DEVEREUX /
FOTOS: WEBB BLAND

Demorou 50 anos a chegar aqui, mas o Chevrolet Corvette é finalmente um carro que todo o mundo pode conduzir com um sorriso no rosto, e não apenas os EUA. Sempre adorámos a sua performance de supercarro a baixo preço. Mas detestámos o habitáculo péssimo e a suspensão traseira estilo carroça, e ficámos envergonhados sempre que conduzimos um.

A história agora é outra. Com o lançamento do novo Vette, nove anos após o lançamento do último, este carro saiu da sua fase "bom para os EUA" e entrou na categoria "bom em qualquer lado". A performance está ainda melhor e continua a ter aquela enorme área traseira de carga. O habitáculo é novo, a suspensão foi melhorada – embora continue a usar a suspensão com lâminas na traseira – e os clientes... bem, vamos ver como vão receber o carro.

Mas os presságios são bons antes mesmo de entrar no carro. Para assinalar este renascimento, o C7 da sétima geração recebeu outro nome: Stingray. Chama-se, portanto, Corvette Stingray, e não apenas "Vette". É provável que o nome lhe seja familiar porque já foi usado duas vezes no passado. A versão C2, produzida entre 1963 e 1967, era conhecida por Corvette Sting Ray. E a C3, entre 1969 e 1976, chamava-se Corvette Stingray.

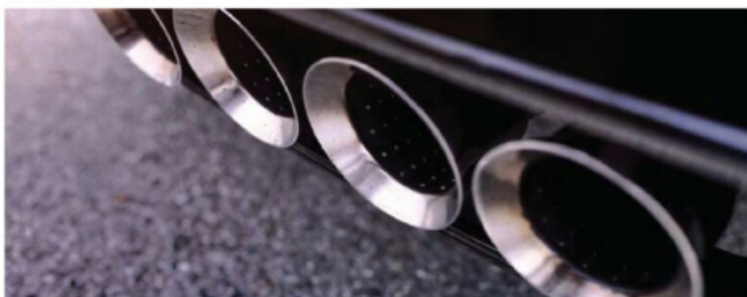
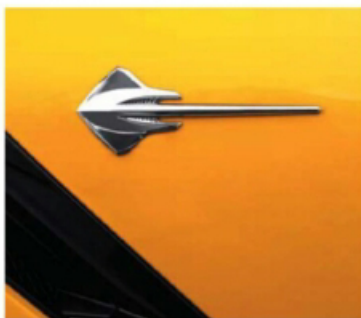
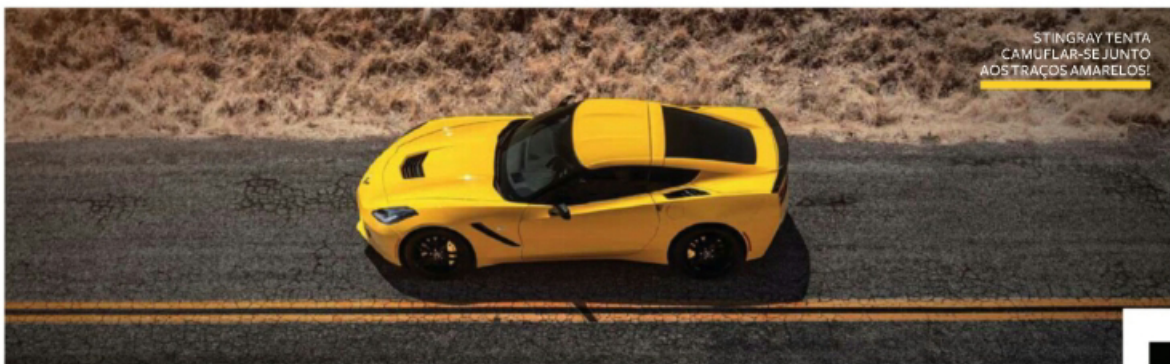
E assim fica despachada a parte da história do modelo. Vamos ver o carro de perto. A primeira coisa em que repara é o design. Já não tem margens arredondadas – foram substituídas por um design mais compacto e esguio. Há uns vislumbres da série 500 da Ferrari na dianteira, e nas proporções gerais do carro, principalmente quando é vermelho com tejadilho preto. E aquelas entradas de ar na dianteira são claramente inspiradas no Nissan GT-R. Mas nada disso torna o carro pior.

Foram, no entanto, as óticas traseiras que chocaram os fãs acérrimos do Corvette. Em vez das famosas luzes redondas, o C7 tem um par de óticas retangulares que completa melhor o design que as redondas. Os fãs não gostam, mas foi precisamente por isso que a Chevrolet o fez. A marca sabe que o carro tem de apelar a uma nova geração de clientes, e não apenas à velha guarda. É normal que o design do carro reflita isso mesmo.

E as alterações cosméticas são apenas a ponta do icebergue. O chassis do C7 é feito em alumínio, e não aço, pelo que pesa menos 45 kg e é mais de 50 por cento mais rígido que o do C6. Muita da carroçaria é agora composta por materiais leves de alta qualidade – o capot e os painéis do tejadilho amovível são de fibra de carbono e as apêndices aerodinâmicos dianteiros e traseiros são de plástico. Tem uma distribuição de peso perfeita 50:50 e um Cx de apenas 0.29. Todas as vertentes do carro foram melhoradas.

Sim, é alguns quilos mais pesado que o C6, mas há mais potência disponível no motor V8 LT1 de 6,2 litros, que produz agora 455 cv e 610 Nm. Embora partilhe a cilindrada com o modelo da geração anterior, há poucos componentes iguais, para além das hastes de acionamento das válvulas. É verdade, continua a usar as hastes, mas os engenheiros da Chevrolet têm a certeza absoluta que esta é a melhor configuração. Ao não ter as árvores de cames no topo do motor, a linha de capot pode ser mais baixa. ⟶

> "O CARRO JÁ NÃO TEM MARGENS ARREDONDADAS, FORAM SUBSTITUÍDAS POR UM DESIGN COMPACTO E ESGUIO"

V8 DO NOVO CORVETTE STINGRAY SÓ TEM UMA PEÇA DO SEU ANTECESSOR

STINGRAY TENTA CAMUFLAR-SE JUNTO AOS TRAÇOS AMARELOS!

"O SISTEMA ACTIVE FUEL MANAGEMENT REDUZ O CONSUMO PARA VALORES PARECIDOS AO DE UM FAMILIAR"

É mais leve que um motor equivalente e produz mais potência. Para provar o seu ponto de vista, referem que, em relação ao V8 BMW de 4,4 litros do 550i, o LT1 mede menos 11 cm, tem menos 17 kg e produz mais 50 cv.

A injeção direta e o comando variável de válvulas ajudam a aumentar os números de potência e de binário, mas o LT1 tem outro truque na manga de admissão: Active Fuel Management. Este sistema desativa metade do motor, quando o Stingray está em modo Eco, e reduz o consumo para valores coincidentes com os de um familiar, e não de um supercarro de 305 km/h. Será possível obter valores na casa dos 8,5 l/100 km.

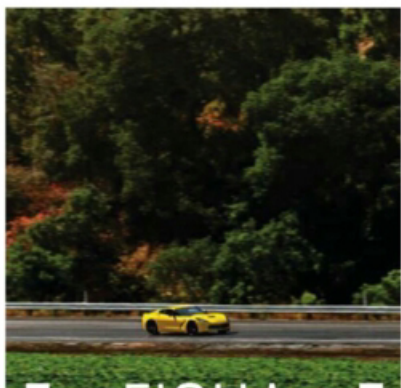
O mesmo tipo de processo de requinte teve lugar ao nível da suspensão e do chassis. A configuração é praticamente a mesma em relação ao C6, mas os componentes são mais leves e fortes. A suspensão traseira mista, com lâminas, continua a marca presença, mas também pode contar (em opção) com a terceira geração do Magnetic Ride Control, que reage 40 por cento mais depressa. Deverá convencer os céticos. A mim convenceu-me. A Ferrari compra esta tecnologia à GM, o que significa que não deve haver melhor no mercado.

As jantes são de 18" na dianteira e 19" na traseira, subindo para 19" e 20" respetivamente quando tem o pacote Z51 Performance, que pode (e deve) escolher caso adquira o Stingray. Para além das jantes mais generosas, o pacote inclui ainda o sistema de lubrificação de cárter seco, refrigeração adicional para os travões e para a transmissão, discos Brembo maiores, mais 5 cv e maior geração de força descendente para estabilizar o carro a alta velocidade. E, claro, o diferencial autoblocante eletrónico, com três modos de funcionamento que trabalham em conjunto com o sistema Performance Traction Management.

Juntos, gerem a entrega de potência às rodas traseiras e recebem instruções do cérebro central do C7. Esta unidade de processamento é comandada pelo condutor, que seleciona um de cinco modos de condução: Weather, Eco, Tour, Sport e Track. Para cada definição, o C7 – todas as versões do C7 e não apenas as Z51 – ajusta 12 parâmetros de performance que vão dos mostradores no painel ao controlo de tração do carro.

Há muitas outras opções de personalização, estilo configurações BMW M, mas a boa notícia é que pode apenas escolher o modo que quer e deixar o carro tratar do resto. E isso inclui algo que nenhum outro carro faz atualmente – ajustar todos os sistemas consoante a temperatura dos pneus. O C7 usa sensores térmicos nas válvulas dos pneus e uns algoritmos complexos que informam os sistemas do carro do nível de aderência disponível. Depois, recalculam tudo e voltam a ajustar as definições do carro.

Como faz isso, e quantos telemóveis foram atirados à parede em frustração durante o seu desenvolvimento, só a Chevrolet sabe. Passemos então ao habitáculo, que é muito mais agradável do que os anteriores. Não quero saber quantas versões de interiores personalizados já viu num Corvette, este é anos-luz melhor que qualquer outra versão. Começa com o novo volante de 360 mm, agora com assistência eletrónica, uma coluna de direção cinco vezes mais resistente e umas patilhas muito estranhas (já falo mais sobre elas). O resto do habitáculo parece fluir a partir do posto de condução.

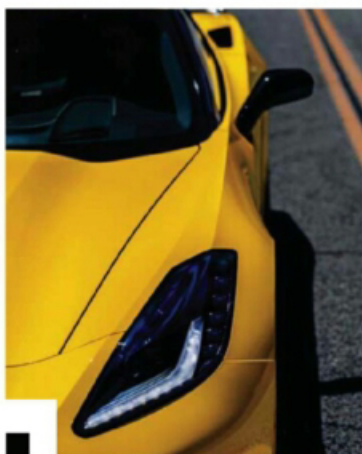
Não se vislumbra um único tipo de plástico barato como

FICHA

CORVETTE STINGRAY

Preço: € 38.700 (EUA) **Motor:** 6.162 cc, V8, 455 cv às 6.000 rpm, 610 Nm às 4.600 rpm **Transmissão:** manual de sete rel., tr. traseira **Peso:** 1.499 kg **Performance:** 0–100 km/h em 3,8 s, 306 km/h vel. máx. **Consumo:** 12,8 l/100 km

O NOVO CORVETTE INCLUI, PELA PRIMEIRA VEZ, "TECNOLOGIA"!

FELIZMENTE, AS FORMAS ARREDONDAS DERAM LUGAR A ARESTAS E RECORTES

O DESIGN DEVE MUITO AO NISSAN GT-R, AO FERRARI F12 E AO DR. ATKINS

acontecia no C6. Até o habitáculo menos equipado é moderno e elegante. Não ouvimos quaisquer ruídos nem sentimos vibrações indesejadas, algo anteriormente impensável num Corvette. Para além dos materiais suaves ao toque, fibra de carbono real, alumínio, pele e os novos e acolhedores bancos com estrutura em magnésio, há um conjunto novo de gadgets para brincarmos.

Carregue no botão Start para os ecrãs gémeos de 20 cm acordarem. Têm o dobro do brilho de um iPad e apresentam tudo com imensa cor. Ainda bem, já que as informações que exibem precisa da sua atenção total. A disposição do ecrã principal do condutor muda consoante o modo de condução que seleciona no controlo rotativo da consola central. No modo predefinido Tour, o ecrã apresenta um conta-rotações central; no modo Track, o ecrã transforma-se no painel de instrumento de um carro de competição.

E assemelha-se a um quando arranca. Por muito excitantes que sejam os quatro escapes no modo Tour, é quando ativa os modos Sport ou Track que a sinfonia se transforma totalmente e adquire um rugido grave. A outra grande alteração é na assistência à direção, que é quase desativada no modo Track, tornando-a quase direta e muito, muito pesada. Pode, se quiser, ajustar este parâmetro manualmente e adicionar assistência, ou parar de ir ao ginásio e conduzir sempre no modo Track.

O próximo truque no espetáculo de magia que é o Stingray é a caixa de velocidade. Para os clientes dos Estados Unidos existe a antiga caixa automática de seis relações, mas não deve aproximar-se sequer dela se conseguir, fisicamente falando, conduzir com uma caixa manual. Para começar, essa caixa automática pertence a uma era diferente do resto do carro, mas a grande razão para não a querer é que a caixa manual de sete relações é central ao espetáculo C7. Graças a um sensor inteligente na base da alavanca da caixa, um sistema que dá pelo nome de Active Rev Match, o regime do motor é sincronizado automaticamente consoante a relação que está prestes a engrenar.

Na prática, achei o sistema um quarto de segundo demasiado lento para mim, mas lá me habituei. Seja como for, é melhor do que não ter um sistema qualquer de sincronização. Pude comprovar isso mesmo quando usei as estranhamente colocadas patilhas no volante que ativam e desativam o sistema. É um pouco descabido ter duas alavancas para ligar e desligar um só sistema, mas pelo menos já tem as patilhas para quando a marca decidir usar uma transmissão de dupla embraiagem. A Chevrolet diz que isso nunca vai acontecer, mas já sabe como são as marcas...

Se pensa que toda esta tecnologia prejudica a pureza da experiência de condução, está enganado. O C7 faz a USS Enterprise parecer uma relíquia tecnológica, mas o carro transmite uma agradável sensação mecânica. Inicialmente, não parece ser rápido, o que é inteligente por parte da marca já que permite uma adaptação progressiva do condutor ao carro. A direção, a potência e a suspensão são neutramente lineares, o que lhe permite concentrar-se na estrada e na condução.

O desenho da suspensão traseira já tem um século de existência, mas funciona suficientemente bem, mesmo em traçados com zonas de alcatrão em más condições. Sei disso porque encontrei uma curva de alcatrão esburacado e fi-la uma e outra vez, sempre com mais velocidade. Quando o C7 perde aderência é porque o condutor abusou do acelerador, e não porque há algo de errado com o carro.

Mas o que eu digo não interessa para nada. Existirão sempre aqueles que vão odiar carros como o Corvette devido às fraquezas que demonstra em comparação aos rivais europeus e asiáticos. Só que, desta vez, vão ter problemas em justificar esse ponto de vista quando criticarem o excelente C7. A Chevrolet comparou o novo Stingray ao Porsche 911, e ficou muito próximo do alemão em várias áreas. Demorou 50 anos a atingir este patamar, mas o Corvette Stingray, na sua encarnação C7, chegou e veio para ficar. TG

“INICIALMENTE, NÃO PARECE SER RÁPIDO, O QUE É BOM E PERMITE A ADAPTAÇÃO PROGRESSIVA AO CARRO”

PUTO IRREQUIETO

Houve tempos em que pensei que não iria ter paciência para aturar miúdos irrequietos. Hoje, felizmente, verifico que até tenho algum jeito.

TEXTO: PAULO PASSARINHO / FOTOS: MANUEL PORTUGAL

Para lá com isso. Não me olhes dessa maneira. Já disse que não te dou mais gasolina, porque insistes? Já bebeste mais do que a dose de hoje, por isso, não chores. Confesso que há dias que não sei o que hei-de fazer a estes putos mimados e irrequietos. Saímos com eles à rua e não param de nos pedinchar coisas. A sério!

Vá, puto. Só mais uns 20 euros e depois seguimos para a garagem – que dizes? Varoum… OK! Seja! Tu é que pediste, vais levar mais uma esfrega. Vais-te cansar primeiro que eu, vais ver!

Não, não estou a contar uma cena do próximo filme *Carros*, mas é aquilo que me ocorre quando olho para o novo Audi RS Q3 parado depois de mais uma intensa jornada de condução. Tal como um filho que nos exige a máxima atenção todo o dia, este novo rebento da divisão quattro não se nega a posicionar-se sempre como um puto irrequieto. Não gosta de estar parado.

Não se deixe enganar pelo seu ar meio angelical. É um demónio. No sentido da traquinice. Puxe por ele e vai ver. Se olhar para o computador de bordo irá rapidamente perceber o seu feitio. Pode gastar oito litros? Pode, mas não se irá divertir. Venha comigo ao parque de diversões e já vai perceber porquê!

O Audi RS Q3 possui o bloco 2,5 litros TFSI, com cinco cilindros em linha, já conhecido do Grupo Volkswagen, com reconhecidas provas dadas. Aliás, este motor, votado várias vezes motor internacional do ano na sua categoria, tem aqui 310 cavalos e 420 Nm de binário, que chegam e sobram para todas as encomendas.

Atrevo-me antes a dizer que tem mau feitio. Na escola de Neckarsulm (sede da divisão quattro), onde deve ter frequentado a escola do ensino básico, devia ser dos mais malcomportados. E porquê? Porque tem uma força impressionante e é dos mais solícitos que pode conhecer. Ainda

É UM SUV Q3? SIM! MAS É UM RS, NÃO TENHA DÚVIDAS!

PARECE QUE AINDA O ESTOU A OUVIR GRITAR DE SATISFAÇÃO QUANDO SE VIU NA ÁGUA

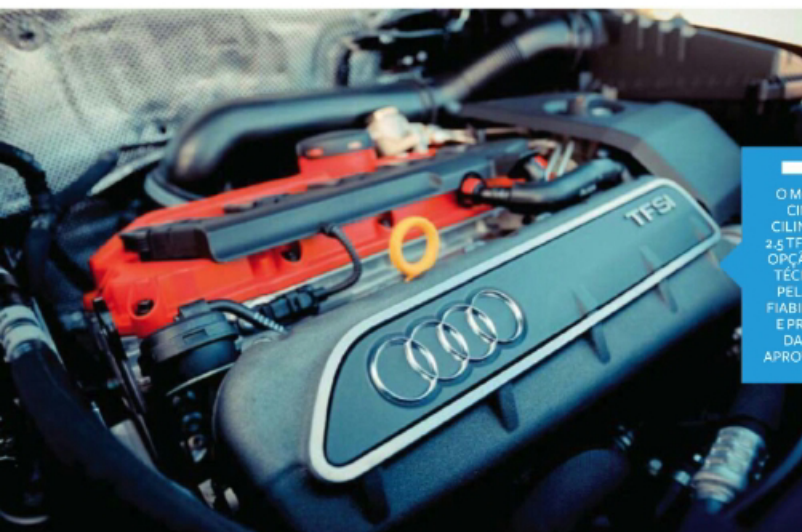
“Porta-te bem, senão coloco-te um restritor de potência e vais ver...”

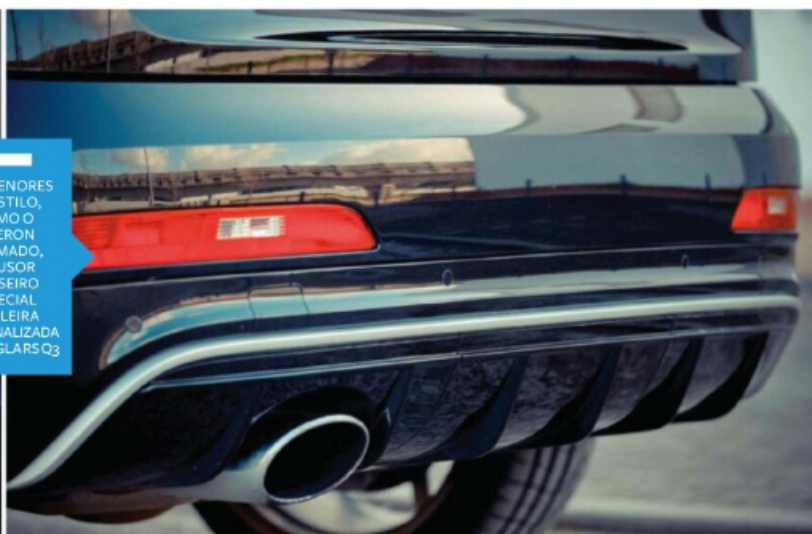
por cima, apesar de não ter o som de um V8, não deixa de entusiasmar com o matraquear dos seus “apenas” cinco cilindros.

A ficha técnica indica um aceleração dos 0-100 km/h em 5,2 segundos e a velocidade máxima está limitada a 250 km/h (juro que não experimentei nem perto). O motor tem um comportamento fantástico, sempre com reserva de potência e binário disponível para a maioria das situações que se lhe exigem. Imagino o “pai” dele, provavelmente um Audi RS6 Avant, a ralhar-lhe todos dias antes de ele sair para a estrada: “Tu porta-te bem, senão coloco-te um restritor de potência!” O mais certo é ter uma resposta à altura: “Oh pai, vou só ali à mata dar uma corridinha e já venho.” Respondão!

Malcomportado? Nada disso. O excelente comportamento do RS Q3 é auxiliado pela carroçaria rebaixada em 25 milímetros, mas acima de tudo, também pelo sistema quattro. Senão vejamos. O diferencial traseiro encarrega-se de distribuir a potência. Se está a pensar que devia mimar esta “criança” e transportá-la apenas para estradas de alcatrão luzidio, esqueça. Sabe porque tem um “Q” no nome? Porque pode usá-lo! Porque, com a força que tem, é capaz de arrasar em asfalto, mas acredite que numa estrada de terra (vá lá, sem grande valas porque, para além do Q tem um RS...), mostra também todo o seu potencial. O sistema quattro é fantástico. A tração está num patamar algures entre o prego espetado na estrada e o sistema de fixação de cientistas ao teto. Não não é exagero. Quanto mais carros de

OLHEM PARA MIM TÃO BEM-COMPORTADO E LIMPINHO

EXCELENTE POSIÇÃO DE CONDUÇÃO E ELEVADA QUALIDADE GERAL A BORDO. PONTO MAIS PARA A CAIXA DE VELOCIDADES DESPORTIVA

O MOTOR CINCO CILINDROS 2.5 TFSI FOI A OPÇÃO DOS TÉCNICOS PELA SUA FIABILIDADE E PROVAS DADAS. APROVADO!!!

PORMENORES DE ESTILO, COMO O AILERON CROMADO, DIFUSOR TRASEIRO ESPECIAL E SOLEIRA PERSONALIZADA COM SIGLA RS Q3

tração integral conduzo, mais me impressiona a forma como o sistema quattro gere a distribuição das forças. Se calhar é porque a moda agora não é bem a utilização de um sistema de tração integral, mas antes um sistema de gestão de distribuição de potência... Ou, como dizia alguém que já não me lembro, "uma coisa é uma coisa, outra coisa é outra coisa". O quattro é sempre garantidamente outra coisa. E das boas!

Quando o motor é elevado a alta rotação, o cinco cilindros mostra o seu poderio, mas o binário, disponível logo às 1.500 rpm no seu valor máximo, em força constante até às 5.200 rpm, é responsável pela força com que somos brindados em cada curva. E não se nega. Nunca. Aceleração impressionante e um comportamento do melhor que pode encontrar. Mas esta tração não se nega a nada? Vou começar a desligar aqui umas coisas para transformar isto numa tarde ainda mais perfeita.

Não consigo ralhar mais a este puto. A forma como ele me diverte é inacreditável. Aproveito todos os bocadinhos para o atirar para uma poça de lama e ele rosna como um leão e avança sempre determinado. Puxe por ele! Nada mau para um pequeno SUV com ar de desportivo. Ar? Qual quê! É um verdadeiro desportivo. E deixe que lhe diga que não dá grande "abébias" aos eventuais colegas que lhe apareçam pela frente.

EU METO-ME EM CADA CAMINHO DE ERVA...

A suspensão e eficácia do RS Q3 estão num patamar bastante elevado. Lembro-me de, no primeiro contacto, ainda em serras alpinas, ter apreciado deveras este menino, mas agora, ainda por cima com este tempo que já não se aguenta, adoro-o ainda mais. Venha lá chuva que eu não estou nem aí...

Mas, tal como um menino que chega dos primeiros dias de escola, também este rapaz rebelde traz uma autêntica lista de material para o papá pagar. Bem, quer dizer, lista de equipamento opcional. Gosta da imagem destas jantes em liga leve Audi Exclusive de 20 polegadas? Eu também. Custam 3.500 euros e possuem acabamento em titânio mate, se isso o deixa

"Este rapaz rebelde traz uma autêntica lista de material para o papá pagar"

SIM, SIM, EM BOM PISO AINDA É MAIS EFICAZ

AUDI RS Q3

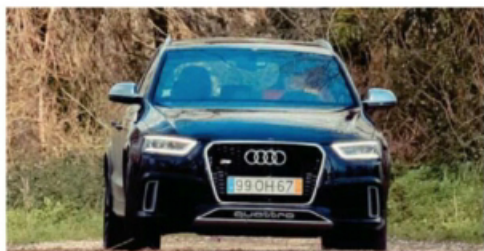
Preço: € 71.890
(€ 86.379 unid. ensaiada)

Motor: 2.480 cc
5 cilindros em linha
310 cv às 5.200 rpm
420 Nm às 4.500 rpm

Performance:
0-100 km/h em 5,5 seg.
250 km/h vel. máx.
(limitada)

Transmissão: 7 vel. auto.,
S-Tronic, Tração Quattro

Economia: 8,8 l/100km
(combinado)
206 g/km CO_2

Peso: 1.730 kg

O NOVO OLHAR DA AUDI AQUI PRESENTE

ESTETICAMENTE O AUDI RS Q3 AGRADA BASTANTE

A POÇA DE LAMA PARECIA MAIS PEQUENA, FELIZMENTE QUE É SÓ ÁGUA E BASTANTE RASA

mais feliz. Conte ainda com pneumáticos 255/35 R20. E já agora reze para não ter um furo, que imagino que a conta da "Pneusdaesquina" seja elevada.

E gostou do teto de abrir elétrico com o vidro panorâmico? Passe mais um cheque de 1.410 euros para poder desfrutar do céu azul e do sol reluzente na sua cabeça.

A lista continua alegremente, passando ainda pelo fantástico sistema de som Bose (mais 580 euros que eu dispenso bem para me deliciar a ouvir o roncar do motor e do escape) ou pelos retrovisores exteriores elétricos, aquecidos e rebatíveis, entre muitos outros opcionais, num total de fatura a superar os 11.800 euros mais impostos...

"Raio do miúdo. Tenho de ir à escola falar com a professora ou com a mãe!"

Raio do miúdo. Tenho de ir à escola falar com a professora, ou então com a mãe, a ver se contribui para atenuar a fatura. Passámos imenso tempo juntos e divertimo-nos muito, mas podia custar um bocadinho menos.

Ah, e por falar nisso, quer saber em quanto orça a brincadeira, no seu todo? Antes de lhe dizer o valor total vamos aqui esclarecer uma coisa que às vezes nem nos lembramos quando testamos certos carros. Impostos! Impostos! Neste caso é bem pertinente, acredite em mim.

A Audi refere um preço base de 46.129 euros; se somar os opcionais tem um valor a rondar os 58 mil euros (antes de impostos). Era bom, não era? Some ISV, IVA, entre outros (selo e essas coisas) e passe lá um cheque de 86.379 euros!

E porque falei tanto em impostos? Porque o Audi RS Q3 custa, na Alemanha, pouco mais de 54 mil euros (já com impostos!). Esclarecido? Chega de contas que o puto já tem a cabeça à roda de tanto estudar matemática!

Agora já pode protestar em conjunto comigo. O miúdo sai-nos caro, mas convém não esquecer que nem todas as traquinices que faz, em particular as relacionadas com a minha carteira, são da sua responsabilidade.

Entretanto, e antes de rumar ao Elefante Azul mais próximo, vou ali só meter mais 20 euros... Dá para mais umas curvas! TG

TEXTO: **JASON BARLOW** / FOTOS: **LEE BRIMBLE**

QUEBRA CORAÇÕES

Há muito tempo que o **Alfa Romeo 4C** é esperado. Agora, a expectativa dá lugar ao início da avaliação e apreciação

O ar aqui em cima é rarefeito. Estamos 2.275 m acima do nível do mar, a olhar para a vastidão do lago Serrù. Uma barragem colossal armazena milhões de litros de água, uma impressionante homenagem em betão à hidroeletricidade. É possível conduzir na barragem, e tal é a escala desta maravilha feita pelo homem – e da paisagem vertiginosa que a envolve – que o tão aguardado Alfa Romeo 4C parece ainda mais pequeno do que é.

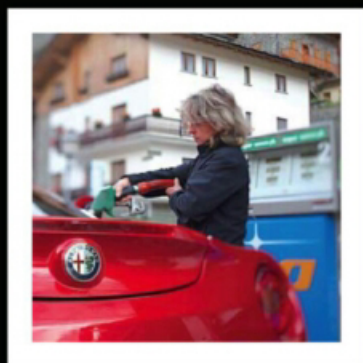
O simbolismo é óbvio. Duvidamos que 2013 produza qualquer outro carro que queiramos gostar mais que o 4C, mas o Alfa tem um longo caminho a percorrer. Há tanto tempo que a marca não tem um sucesso estrondoso que há uma geração inteira de condutores para quem a Alfa Romeo é apenas uma nota de rodapé histórica e quase mística. Para os mais velhos, o depósito de boa vontade é quase tão profundo quanto o lago artificial da barragem. E se a Alfa Romeo não desbloquear o seu potencial com um supercarro júnior de motor central e chassis em carbono, o veículo que cimentará o seu regresso aos EUA, é o fim da picada.

A *TopGear* organizou uma experiência exclusiva de imersão total de 24 horas. Vamos comer, beber e dormir no 4C durante todo o ensaio. A base da Alfa para a estreia dinâmica do carro é o centro de testes do grupo Fiat, em Balocco, a uma hora de Milão e muito perto dos Alpes. O antigo piloto de F1 Giancarlo Fisichella foi emprestado pela divisão de competição da Ferrari para mostrar as apetências do 4C. "É um brinquedo engraçado", diz ele quando o encontramos, para em seguida regressar ao seu iPad onde está a ver a transmissão ao vivo da operação de salvamento do Costa Concordia.

Por Balocco anda também um Alfa Romeo 33 Stradale, um antepassado de 1967 do 4C. É uma visão excitante, mas a aparição deste fantasma na festa é relevante para o efeito. Foram feitas apenas 18 unidades, e o Stradale, embora o seu V8 de 2,0 litros produzisse uns parcos 230 cv, só pesava 700 kg. Portanto, andava que se desunhava. Não é a primeira vez que um fabricante automóvel olha para o seu passado para evoluir. A inspiração para o 4C parece ter vindo diretamente do 33 Stradale, e o peso de 925 kg, a tração traseira e os 240 cv são o máximo que a Alfa consegue aproximar o 4C do clássico com 46 anos sem arriscar infringir as legislações atuais. O motor de 1,75 litros cumpre as normas Euro 6 ao emitir tão somente 157 g/km de CO_2 e consumir, em média, apenas 6,8 l/100 km. Só há um problema: a estrela nova tem metade dos cilindros do soldado antigo. Será que esse sacrifício penaliza demasiado o carro?

O 4C é o desportivo mais prático que conduzimos nos últimos tempos, o que significa que precisamos de estradas desafiantes – a norte de Balocco há muitas. Vamos até ao vale de Aosta e subimos a Colle del Nivolet, onde Michael Caine esteve à beira do precipício com ouro da Máfia num filme qualquer antigo. É uma estrada tão sinuosa e desafiante como qualquer outra da Europa. "A melhor parte da condução é quando encontramos curvas encadeadas", disse-me Louis-Carl Vignon, patrão da Alfa, no início deste ano, durante uma visita à linha de produção do 4C. "Respeito o Bugatti Veyron, mas duvido que acompanhe o 4C numa boa estrada de montanha." Está na hora de tirar isso a limpo.

As primeiras impressões raramente enganam. Ou a sua zona masculina entra em efervescência ou não, e o 4C entra na primeira categoria, mais que não seja pelo aspeto. O VP de design do Grupo Fiat, o estimável Roberto Giolito, ilustra no comunicado de imprensa a sua paixão pelo carro. "O 4C é uma oportunidade para escrever um certo tipo de vocabulário da terminologia Alfa Romeo porque diz respeito à constituição de um supercarro focado no utilizador, no ser humano, e é aplicável a todos os futuros modelos da marca."

PEQUENO MAS POTENTE – É ASSIM O 4C

O 4C – UM CARRO QUE SE VESTE AO INVÉS DE CONDUZIR

Pessoalmente, acho que tem curvas apelativas, especialmente na zona do rabo. A julgar pelas opiniões enviadas pelos leitores, o 4C não é um sucesso total. Os faróis levaram uma coça. Culpa do diretor-geral, Sergio Marchionne, que interveio e obrigou à alteração dos faróis do *concept*, o que terá poupado quatro milhões de euros. É uma questão de gosto pessoal, mas acho que os críticos vão mudar de opinião assim que virem o 4C ao vivo. É pequeno e muito bonito.

Inevitavelmente, vai defrontar o brilhante Porsche Cayman, mas o Alfa é mais parecido com o Lotus Elise. Também se parece com um brinquedo, mas é mais largo que o britânico, em especial visto de frente, e dá a sensação de que é um supercarro à escala. É ainda mais fácil sair e entrar do italiano. O seu traseiro raspa literalmente no grande trunfo do 4C ao sentar-se: o chassis em carbono. Exposto e cru, é um aviso constante da seriedade deste carro. A marca fez tudo o que pôde para retirar peso ao carro, do banco fixo do pendura, à ausência do tradicional amortecedor a gás da porta da mala, ao puxador da porta estilo presilha em pele e ao tablier monobloco, revestido num material chamado TPO.

A instrumentação dá lugar a um ecrã TFT configurável, o sistema de som quase não existe e o ar condicionado é controlado através de simples botões rotativos. É muito acolhedor, mas os bancos, com estrutura de carbono, são finos e dificilmente terão a aprovação das associações de osteopatas.

O chassis do Alfa pesa apenas 65 kg, é formado por folhas unidirecionais e fibras entrelaçadas e cozido numa autoclave num processo que espelha o que a McLaren usa no 12C. A Dallara, especialista em tecnologia de competição, ajudou a desenvolver o chassis. "Planeamos produzir 3.500 unidades por ano", revelou Louis-Carl Vignon, "o que significa que seremos o maior fabricante de carros com chassis em carbono". Sim, leu bem.

Dito isto, a massa total do carro é composta por 38 por cento de alumínio, 23 por cento de aço e dez por cento de fibra de carbono, embora a última representa um quarto do volume do carro, o que realça a importância da fibra de carbono na poupança de peso. É a Adler Plastic, parceira tecnológica da Alfa sediada em Nápoles, que fabrica o chassis, transportando-a depois 600 km para norte até à fábrica da Alfa Romeo. É, na verdade, um espaço reservado para o 4C nas traseiras da fábrica da Maserati, onde o processo de construção do carro assume uma vertente manual, com artesões a trabalharem no carro com chaves e adesivos na montagem de zonas de deformação, armação do para-brisas e tejadilho.

A carroçaria é sujeita a 400 testes de medição. Um dos diretores da fábrica descreve-os como "a supressão de defeitos" – nos anos 70 teriam muito trabalho. Estranhamente, 4C ainda por acabar saem da fábrica para serem pintados. Depois, regressam, são desmontados e terminados em oito estações de trabalho diferentes, cada uma gerida por um responsável. Mais números aleatórios: o 4C tem 864 componentes e cada carro tem de passar 351 testes na área de aprovação no fim da linha de produção. Tudo isto resulta num carro filosoficamente engenhoso e tecnologicamente avançado, mas que também demonstra muitas, e boas, características da velha guarda.

Até o som que produz quando o põe a trabalhar faz lembrar os tempos idos. O motor de 1.750 cc tem quatro cilindros e é uma variante em alumínio do bloco montado no Giulietta Quadrifoglio, aqui modificado para produzir 240 cv às 6.000 rpm e 350 Nm a partir das 2.000 rpm. Recorre à injeção direta, abertura variável das válvulas, alimentação otimizada de combustível e 1,5 bar de pressão no turbo. A transmissão TCT é a mesma usada no familiar da Alfa, ao passo que o famoso sistema de gestão DNA – Dynamic, Normal e All-weather – também está presente. Empurre a alavanca para a posição D durante alguns segundos para ativar o modo Race e desligar o controlo de tração.

Classificar os primeiros momentos de condução no 4C como anticlimáticos é um exagero, mas talvez o romântico Alfa em mim esperasse o carismático borbulhar sonoro dos seis cilindros, ou até o famoso matraquear dos quatro cilindros do Alfasud. Os Alfas, mais do que a maioria, são carros que se definem pelo barulho que produzem. A edição de lançamento do 4C tem um escape desportivo, mas nem sequer isso contribui para a minha satisfação auditiva.

"Acho que tem curvas apelativas, especialmente na zona do rabo, mas o 4C não é um sucesso total"

ALFA 4C PERCORRE AS RUAS À NOITE... A 9,8 L/100 KM

A INSTRUMENTAÇÃO É INTEIRAMENTE VIRTUAL NO 4C

SIM, É BONITO, MAS OS BANCOS SÃO FININHOS

"Apercebo-me logo que ter um Alfa Romeo 4C é suficiente para animar uma pessoa"

NÃO TEM MUITO ESPAÇO PARA MALAS. VIAJE LEVE...

FARÓIS – QUER GOSTE QUER DETESTE, TEM DE OS TER!

Soa a um antigo carro de corrida ao ralenti, mas depois é demasiado estridente. É difícil mantê-lo em linha reta a alta velocidade e tem tendência para fugir como um 911 antigo. Pelo menos está vivo nas suas mãos.

Mas há mais problemas. Sabe quando está numa sala cheia de pessoas e há uma personalidade que desvia irritantemente todas as atenções? Bem, no 4C é o turbo. Em vez de cumprir o seu papel discretamente, sopra, cospe e aspira constantemente. Pior, sinto que estou a lutar com a caixa de velocidades: tento suavizar a sua atuação ao levantar o pé sempre que engreno a relação acima, e limito-me a rezar para que corra tudo bem quando reduzo. A Alfa Romeo anuncia 130 ms nas passagens e diz que chega a ser mais rápida que a do Ferrari 458 Italia. A minha experiência desmente as afirmações da Alfa!

À medida que anoitece, desata a chover e eu e o 4C temos de subir a estrada de montanha sob condições muito más. Pelo menos, o carro não tenta atirar-me encosta abaixo e as poças de água não representam qualquer ameaça. Só que dava tudo para estar ao volante de um Porsche Cayman, um carro tão lindamente equilibrado que consegue defrontar um tornado. E chegar ao hotel e ver que é gerido pelo equivalente italiano de Basil Fawlty é o culminar de uma série de infortúnios.

O segundo dia começa bem cedo e muito frio. Começa a nevar e torna-se óbvio que escalámos mesmo uma montanha ontem. Agora temos de a circum-navegar para chegar a Serrù e à estrada lendária que lá se encontra. Basil diz-nos adeus, e apercebo-me de que o 4C é suficiente para animar uma pessoa. É tão giro. Este carro não se conduz... veste-se. O volante é demasiado grosso e tem, como manda a moda, o fundo raso, mas a direção sem assistência é sensacional. A altitude elevada prejudica a combustão, mas na descida pela montanha em espiral, o pequeno Alfa canta enquanto dá tudo o que tem, encadeando os vértices das curvas com tanto entusiasmo que quase travo tarde demais para um punhado de ganchos. Felizmente, os Brembos – com discos de 305 mm na dianteira e pinças de quatro pistões – são magníficos. E o facto de ver bem para onde vai ajuda bastante, especialmente quando pode encontrar um lago gigantesco após a curva seguinte.

À medida que avançamos, o 4C começa a brilhar. O chassis é excelente, estável e neutro, mesmo quando abusamos e travamos cada vez mais tarde à entrada das curvas. A precisão dos magros pneus dianteiros 205/40 é eletrizante, e embora a estrutura em carbono seja ruidosa quando o carro passa em pisos acidentados, o 4C é muito composto e surpreendentemente confortável. Os benefícios do peso baixo são óbvios.

O que o carro tem às paletes é aderência. Se tirar o pé do acelerador a meio de uma curva, o motor em posição central faz o carro deslizar de traseira, mas não estou na estrada certa para essas brincadeiras. O carro é, principalmente, neutro, e mostra subviragem no limite. Se puxar pelo motor, este Alfa é muito rápido – despacha os 100 km/h em 4,5 segundos – e ganha velocidade rapidamente. Encontre alguns túneis e divirta-se com a banda sonora a quatro cilindros. E a menos que apanhe o pior tempo do mundo, mantenha o DNA em D para divertir-se à grande.

O 4C demora algum tempo a mostrar o que vale, mas também será adquirido por pessoas que vão divertir-se simplesmente a olhar para ele. Não é, claramente, um Porsche, nem sequer tem apenas uma cara laroca, misturando a beleza com tecnologia de ponta. Para além disso, anda bem e tem uma dinâmica exemplar. Tem também uma beleza filosófica, o que nos agrada bastante.

Mas é importante lembrar que o 4C fez sacrifícios, como na área da propulsão. Será que trocaríamos a poupança de peso e as emissões baixas por um V6 aspirado e uma caixa de velocidades manual? Provavelmente. A Alfa Romeo chamar-lhe-ia 6C e cobraria mais. Assim, o 4C é um carro que gera controvérsia e discussões e que gosta de fazer as coisas à sua maneira. E, precisamente por isso, a *TopGear* saúda-o. TG

ALFA ROMEO 4C

Preço: € 61.000
Motor: 1.750 cc, 4 cil. turbo, caixa TCT de seis relações, tração tr.
Performance: 240 cv às 6.000 rpm, 350 Nm às 2.200 rpm, 0-100 km/h em 4,5 s, 258 km/h
Consumo/emissões: 6,8 l/100 km, 157 g/km CO_2

“NÃO É UM CAYMAN, MAS ISSO NÃO IMPORTA”

OK, o 4C não é perfeito, mas Richard voltou a apaixonar-se pela Alfa

TEXTO: **RICHARD HAMMOND** / FOTOS: **JUSTIN LEIGHTON**

S im, sim, senhor Barlow, eu compreendo, mas segundo as Regras *TopGear* só é um verdadeiro fã de carros quem tem ou já teve um Alfa Romeo. Isso quer dizer que, para diversão de um certo palerma que veste camisas de péssimo gosto, eu não sou. Mas passa-se o seguinte: eu tenho uma reação automática à marca, um tipo de afeto enraizado, que vem de uma exposição grave a Alfasud e a posters de pontas encaracoladas de Tipo 33 Stradale, não tanto ao 145 nem ao 156 de aspeto tristonho.

O facto de os Alfas de que gosto, os Alfas que servem de base à minha ligação emocional, serem muito antigos é de extrema importância. Até os *alfisti* puros e duros admitem que a Alfa não tem muito de Romeo nos últimos anos.

Mas isso são águas passadas. O 4C chegou e, após ter roubado as chaves, é óbvio que a marca italiana tem aqui um carro de que vale a pena falar. E isso faz-me ficar feliz.

Só que acho que estamos a abordar a questão de um modo totalmente errado. Concordo que o ensaio de estrada e a comparação aos rivais de tamanho, preço ou capacidade do motor equivalentes seja adequada a uma revista automóvel, porque é isso que fazemos. Mas depois de ter conduzido este pequeno, ágil e estranho Alfa numa estrada de montanha, acho que o cliente-alvo do 4C não está minimamente interessado em testes de grupo nem tempos de volta.

Passo a explicar. Eu sei que a caixa de velocidades não vai espantar nenhum jornalista veterano, e que às vezes mostra-se hesitante e algo molengona. Também sei que o funcionamento do turbo é uma questão de gosto, com o seu ligeiro zumbido quando se tira o pé do acelerador e o chilrear de um periquito a ter um ataque cardíaco no resto dos casos. E quem estava à espera de um Alfa Romeo revestido a pele para levar a secretária loira ao *gastropub* vai ficar desiludido. O 4C é demasiado leve e simples e tem a acústica de uma banheira de latão.

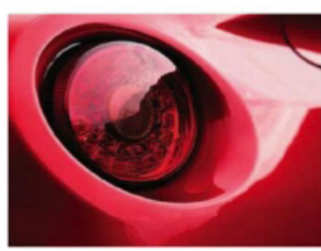
Se quer ir para o bar e ter a conversa "o meu é melhor que o teu" do costume, compre o Porsche, já que esse vem com uma apresentação em PowerPoint que mostra, com recurso à lógica, a superioridade do Cayman em praticamente todas as vertentes.

Mas o seu coração não sabe mexer no PowerPoint e tem problemas em ligar o ponteiro laser quando precisa de lembrar os números. Quem compra o 4C fá-lo porque *quer* este Alfa, não porque preenche o requisito X ou o critério Y. É um carro apaixonante, vistoso, belo, rápido e pequeno. Um carro com uma herança requintada que preferiu diferenciar-se de todos os seus rivais. Não pode, na verdade, compará-lo a outros modelos porque é impossível arrumá-lo numa categoria tradicional. É o melhor do seu segmento por ser precisamente o *único* carro do seu segmento.

Depois das primeiras horas ao volante, pensei: "Que carro mais intrigante!" Mas depois de muitos mais quilómetros e algum tempo de ponderação, decidi que é muito mais que isso. É sedutor. É uma pedra preciosa. Não, não é perfeito, mas as suas falhas têm o dom, habitual na Alfa, de tornar o carro mais interessante. Como uma Kylie sopinha de massa ou uma Gemma Arterton com acentuadas marcas de riso no rosto.

Confesso que o 4C é estranho. Representa uma nova direção para a Alfa Romeo. E a sua verdadeira vitória, o grande sucesso deste carro, é que transforma a Alfa numa marca novamente meritória, que vale a pena discutir e pela qual vale a pena *apaixonar-se* outra vez. E não era isso que queríamos todos? Esta manhã, quando o vi passar para a sessão fotográfica, fiquei com imensas saudades dele e senti uma angústia cá dentro. Cheguei à conclusão – após outra noite de grande ponderação – que está na altura de tornar-me um verdadeiro fã de carros. Estou a pensar seriamente comprar um Alfa Romeo, pela primeira vez na minha vida. Quero mesmo um. Enquanto indicador de sucesso de um carro, não há melhor que isso...

RH APAIXONA-SE PELO 4C. E RECUSA DEVOLVER A CHAVE

COMPRO UM 4C VERMELHO? AMARELO? QUERO VERMELHO...

TEXTO: ANDRÉ MENDES
FOTOS: MANUEL PORTUGAL

Antes e

Há uns anos, a Peugeot teve a “ousadia” de colocar um *concept* no mercado, mas faltava-lhe qualquer coisa. Essa “coisa” é a nova versão R

Reconhecemos que estas imagens poderão causar alguma confusão a quem olha para elas mais rapidamente. Afinal, à primeira vista, parece que fizemos um trabalho com dois carros exatamente iguais. Mas isso, de certa forma, até acaba por fazer parte da magia deste artigo, uma vez que se trata de um típico caso de "separados à nascença". Só mesmo os mais atentos vão reparar que, num destes RCZ, está presente uma asa traseira fixa, existem alguns elementos com o logo R e mais alguns detalhes que quase têm de ser apontados para que se perceba que eles estão lá. Ou seja, de uma forma simples, quais são efetivamente as diferenças entre o novo Peugeot RCZ R e a versão do qual deriva, o RCZ THP200?

Já passaram cerca de sete anos desde que a Peugeot surpreendeu muita gente com o seu 308 RCZ *concept*. Um projeto que, na altura, tinha tudo para não passar de um conjunto de esboços em papel e ficar fechado numa gaveta em vez de passar "cá para fora". Era uma espécie de versão coupé do seu familiar e tinha um formato tão pouco convencional que a marca francesa demorou quase dois anos até cometer a "ousadia" de o lançar no mercado. Tinha a missão de rivalizar com modelos como o Audi TT, por exemplo, e incluía um tejadilho bem mais baixo que o habitual e diversos detalhes estilísticos que o deixavam ainda mais original face ao formato mais convencional do qual derivava, o 308. E ainda hoje, passados alguns anos, é um modelo que não consegue ficar indiferente por onde quer que passe.

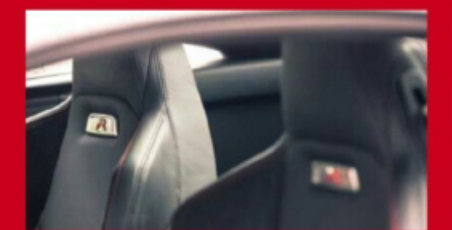
O Peugeot RCZ atual, que recebeu recentemente uma remodelação estética na secção dianteira, está menos arrojado, mas toda a linha da carroçaria mantém-se inalterada. É isso que torna o RCZ único. As duas bolhas no tejadilho, que se prolongam pelo vidro traseiro, as cavas das rodas traseiras bastante evidenciadas e os dois arcos laterais, que se prolongam desde o início do para-brisas até à tampa da bagageira. O RCZ parece quase um felino com as patas apoiadas nas quatro rodas e esta unidade de cor branca que nos foi cedida para este trabalho, ainda consegue evidenciar melhor as formas do tejadilho e até das jantes com o interior pintado num tom mais escuro.

No habitáculo, as semelhanças com o 308 são ainda mais evidentes. Os assentos têm um novo desenho e está presente um relógio analógico no centro da consola, que é exclusivo deste modelo. A posição de condução está praticamente inalterada, mas a cabeça fica agora muito mais próxima do tejadilho, uma vez que este desceu alguns centímetros face ao 308. E lá atrás, existem mais dois lugares, mas o espaço que oferecem para as pernas e em altura, faz com que apenas possam ser utilizados para guardar um casaco ou uma mochila, por um anão ou uma criança, sendo que nestes dois últimos casos, as queixas devido à exposição solar mais direta não vão demorar muito a aparecer. Apesar de tudo, na frente, não se está nada mal a bordo do Peugeot RCZ. A posição de condução é boa e os bancos desportivos oferecem um bom apoio lateral.

Na versão THP200, que escolhi para começar este trabalho, os 200 cavalos permitem prestações razoáveis, mas a dinâmica deste RCZ está longe de ser compatível com a estética mais arrojada da carroçaria. A suspensão mais firme não deixa

A ASA TRASEIRA FIXA É EXCLUSIVA DO R, E NÃO É SÓ DECORATIVA

O ÚLTIMO AJUSTE ESTÉTICO TROUXE UMA NOVA GRELHA

A VERSÃO R REQUER CONCENTRAÇÃO E É MELHOR DEIXAR AS UNHAS EM PAZ

O RCZ CATIVA VISTO DE QUALQUER ÂNGULO

que o conforto mereça uma nota mais elevada, uma vez que se trata de um desportivo, mas fica também a faltar qualquer coisa em termos de precisão, principalmente no que diz respeito à suspensão e à direção. A disponibilidade de potência abrange uma boa faixa de regimes e a caixa manual de seis velocidades parece adequada mas, de uma forma geral, a experiência de condução do Peugeot RCZ, acaba por não cativar quem se senta ao volante. E agora que já percorri alguns quilómetros com este RCZ THP 200 e já estou mais habituado às suas reações, torna-se ainda mais interessante verificar a facilidade com que a outra versão presente neste trabalho desaparece da minha frente em curvas mais fechadas e em qualquer espaço de estrada em linha reta.

Na apresentação internacional do novo RCZ R, que decorreu no sul de França, em algumas das estradas mais incríveis da Europa, algumas delas utilizadas para etapas do Rali de Monte Carlo, já tínhamos conhecido aquilo de que o RCZ R era capaz e lembramo-nos de na altura ter tido uma boa surpresa. Normalmente, quando a Peugeot anuncia o lançamento de um novo desportivo, ficamos à espera de ver apenas mais umas aplicações em alumínio e um acréscimo de potência, mas no caso do RCZ R, houve muito mais do que isso. A diferença entre os dois é incrível e ao passar diretamente do volante de um para o volante de outro, torna-se tudo tão claro e evidente como limonada simples ou com açúcar.

Sentado ao volante, obviamente que o visual que me rodeia é praticamente igual, mas as sensações de condução mudam drasticamente. A primeira impressão a tirar é que tudo se passa mais rapidamente. Consigo chegar mais depressa a uma curva, travar mais tarde, curvar a uma velocidade muito mais elevada e sair da mesma curva ainda mais colado ao banco e com o ponteiro do velocímetro a percorrer a sua escala a uma velocidade com que a versão menos potente deste trabalho

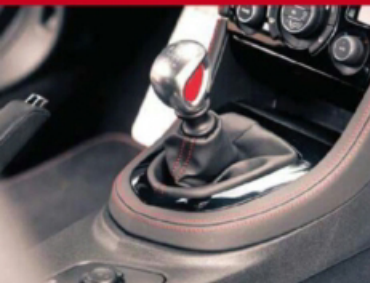
"A FACILIDADE COM QUE ME DESAPARECE DA FRENTE"

pode apenas sonhar. E tudo isto, com mais precisão e com uma dose de confiança acrescida para quem vai ao volante. O RCZ explica assim, em segundos, o resultado de todas as alterações efetuadas pela Peugeot Sport. É uma lista incrível, mas que se explica assim, resumidamente.

Tal como eu, houve diversos clientes e entusiastas da marca francesa a desejar que fosse feito algo de mais desportivo com o Peugeot RCZ. E foi por isso que a Peugeot falou com o seu departamento de competição e lhes deu um pouco de liberdade para fazer algo mais emocionante com este modelo. O motor 1.6 THP recebeu um bloco com um novo tratamento térmico, mas também um novo coletor de escape mais parecido com o do modelo de competição. Foram criados novos pistões e novas bielas, mais resistentes a temperaturas mais elevadas e o turbocompressor também recebeu novas afinações e reforços e é agora capaz de funcionar com pressões mais elevadas. No final da longa lista de alterações, o banco de potência anunciou qualquer coisa como 270 cavalos, obtidos às 6.000 rpm e um binário máximo de 220 Nm, disponíveis logo a partir das 1.900 rpm, fazendo com que este RCZ R seja o Peugeot com autorização para circular em estrada mais potente de sempre.

Na parte da dinâmica, a Peugeot reconfigurou por completo as afinações da suspensão, fez descer a carroçaria mais um pouco, a firmeza do conjunto aumentou em 14 por cento no eixo dianteiro e 44 por cento no eixo traseiro. As vias estão bem mais largas (no eixo traseiro, a roda chega mesmo a sair da carroçaria) e até o *camber* das rodas foi ajustado para que o RCZ R passasse em cada curva a uma velocidade muito mais elevada. O sistema de travagem foi encomendado à Alcon e conta agora com pinças de quatro pistões e com discos de maiores dimensões, chegando aos 380 mm nas rodas dianteiras. E as jantes de 19 polegadas, com um desenho específico para esta versão e onde nem

DE FRENTE, APENAS UM "R" MINÚSCULO OS DISTINGUE

DIVERSOS DETALHES MAIS DESPORTIVOS NA VERSÃO "R"

O RCZ THP200 É LINDO, MAS ACHO QUE VOU PASSAR PARA O "R"

sequer falta o logo R, têm montados pneus Goodyear Eagle F1 na medida de 235/40. Mas há mais. Falta ainda falar numa das principais diferenças entre o RCZ "normal". É que agora está também presente um novo diferencial autoblocante que deixa a versão R ainda mais eficaz nos traçados mais sinuosos. Na prática, e assim que o eixo dianteiro mostra uma ligeira tendência para querer alargar a trajetória, o diferencial faz com que seja reduzida a tendência subviradora e o RCZ regresse ao seu rumo correto, bastando para isso continuar a acelerar e deixar que a mecânica trate (eficazmente) do resto. E para ajudar, a direção está também mais precisa e até o comando da caixa de velocidades está mais rápido e simples de utilizar num modo de condução mais desportivo.

A Peugeot pegou em algo de muito belo mas sem grande conteúdo, e fez com que passasse a ser muito mais interessante do que muitos estavam à espera. O RCZ R é uma (muito) boa surpresa e torna-se numa proposta muito apelativa para um troço mais sinuoso de montanha e também num clássico moderno da marca do leão, uma vez que para além de ser o seu modelo de produção mais potente de sempre, é também muito provavelmente o mais divertido de conduzir e o mais eficaz.

E claro, também teriam de estar presentes alguns detalhes destinados a deixar esta versão R um pouco mais especial do ponto de vista de quem a compra e não querer apenas saber que há diversas alterações que deixam este modelo ainda mais eficaz. Há também aquela parte de alimentar o ego, em que são necessários alguns detalhes que mostrem que esta versão é mesmo diferente.

A Peugeot diz que toda e qualquer alteração neste modelo tem uma função, mas há ainda outras que servem apenas para identificar o RCZ R. Assim, e além dos elementos que já referimos como a asa traseira fixa ou as jantes específicas de 19 polegadas, ainda encontramos uma saída de escape dupla, com uma saída de cada lado do para-choques traseiros e pequenos e discretos logo "R" na grelha dianteira e na secção traseira. No habitáculo, os bancos desportivos estão forrados em pele e Alcantara e têm um formato estudado para que não andemos a escorregar de um lado para o outro. Há diversas aplicações em vermelho, um novo comando da caixa de velocidades em alumínio e até costuras especificas em vermelho nos bancos e no tablier para garantirem um ambiente mais desportivo a bordo. Mas para que não hajam mesmo dúvidas, existe ainda um enorme "R" entre os assentos dianteiros, numa chapa metálica que marca esta edição mais especial do Peugeot RCZ.

Claro que depois de tudo isto, e sempre cientes de que o RCZ deriva do Peugeot 308, não podemos deixar de pensar no que é que a Peugeot já poderá andar a fazer com o objetivo de atualizar este modelo, usando como base o seu novo 308. Mas nesta fase, se já existir um "novo" RCZ, ainda está garantidamente fechado a sete chaves, em salas a que muito poucas pessoas têm acesso. Resta apenas imaginar. E esperar que a versão R chegue logo no início da sua comercialização. TG

RCZ THP 200

Preço: € 34.180
Motor: 1.598 cc, 4 cilindros,
200 cv às 5.500 rpm; 275 Nm às 1.700 rpm
Performance: 0-100 km/h em 7,5 seg., 237 km/h;
Transmissão: Tração dianteira; caixa manual de 6 vel.
Economia: 6,9 l/100 km, 159 g/km CO2
Peso: 1.297 kg

RCZ R

Preço: € 44.580
Motor: 1.598 cc, 4 cilindros,
270 cv às 6.000 rpm; 330 Nm às 1.900 rpm
Performance: 0-100 km/h em 5,9 seg., 250 km/h;
Transmissão: Tração dianteira; caixa manual de 6 vel.
Economia: 6,3 l/100 km, 145 g/km CO2
Peso: 1.280 kg

"A ASA E OS ESCAPES IDENTIFICAM O RCZ R"

TEXTO: OLLIE MARRIAGE /
FOTOS: JOHN WYCHERLEY

CIRCUITO ELÉTRICO

Será o Porsche 918 Spyder capaz de algo mais do que um tempo de volta rápido em Nürburgring? Para descobrir, temos de conduzi-lo nós próprios...

O 918 NA PISTA DE WEISSACH, CENTRO NEVRÁLGICO DA PORSCHE. É UM SÍTIO MUITO AGRADÁVEL

O ressoar das buzinas preenche o ar. Mais do que isso até. Sinto as moléculas percorrerem o túnel, alimentadas por um apito agudo aqui, uma buzinadela grave acolá ou por um guincho estridente. Ruído é pressão, e está a acumular-se, à procura de uma saída. Encontra-a à saída do túnel, mas ainda está longe.

O ar está cada vez mais pesado, condensado e espesso com tanto som. Então, decido fazer a minha contribuição sonora, que liberta uma onda de alta frequência que domina todo o túnel, cortando a monotonia da hora de ponta e das buzinas com uma explosão selvagem da combustão interna violenta.

Onde havia cacofonia, há agora claridade invasiva e estridente. Quando termina, o ar fica vazio, silencioso durante um segundo. Depois, voltam as buzinadelas.

Um túnel inteiro, um coletor de trânsito congestionado de fim de tarde, ficou sob o comando do meu pé direito. Um pé direito que está ligado a um dos motores aspirados mais impressionantes que um carro já teve o prazer de receber.

Está surpreendido? Espero que não. A Porsche tem um historial longo nesta área, mas entre tecnologias híbridas e motores elétricos, com a novidade e a incrível potencialidade destas tecnologias, o humilde motor com pistões poderia ter passado para segundo plano. Não neste preciso momento, já que o Porsche 918 Spyder está a demonstrar todas as qualidades de um hipercarro – andar depressa, fazer barulho, chamar as atenções. Podia muito bem ter rodado o seletor no volante para a posição E e atravessado o túnel no modo elétrico. Não, não quero.

Muito mais cedo nesse mesmo dia, estive em Weissach, nas instalações de investigação e desenvolvimento da Porsche na zona de Estugarda. Fazem de tudo aqui, do esboço inicial ao protótipo funcional. Foi aqui que, em três anos, o 918 Spyder recebeu o sopro da vida. Somos levados até ao fundo das instalações. Passamos por escritórios anónimos, empilhadoras e o fluxo normal de pessoas e materiais de uma zona fabril, só que esta tem uma pista de corridas. Dada a importância da Porsche nesta área, e, suspeito, a sua influência na economia local e no mercado de trabalho, acho que os residentes não se importam que o novo carro de LMP1 esteja já a perturbar o ar frio da manhã.

Num escritório banal de um dos prédios, encontro-me com o Dr. Frank-Steffen Walliser. A feliz confluência da sua experiência na Porsche em sistemas elétricos e na competição automóvel tornou-o o homem perfeito para liderar o programa 918. Faz-nos uma visita guiada, e há 918 por todo o lado. Destaca o primeiro protótipo, o carro que bateu o recorde em Nürburgring, um outro com uma decoração Martini monocromática. Criaram, em Zuffenhausen, 25 protótipos e mais 25 carros de pré-produção. Muitas e muitas horas de investigação e desenvolvimento. Vejo uma dúzia de 918, e um bem mais brilhante e de aspeto terminado, azul cromado. É o nosso. Entramos depois numa série de oficinas altas e bem iluminadas.

Mais 918 em vários estados de montagem. São lindos. Walliser mostra-me componentes do motor, dispostos sobre uma bancada, deixa-me pegar-lhes e mexer-lhes. As bielas em titânio são incrivelmente leves, metal forjado e esculpido na perfeição, uma visão bela. "Para mim", diz o engenheiro com reverência, "este é o nosso melhor motor de sempre".

O que mais me impressiona é a densidade do 918, a impecável arrumação das peças. A carroçaria não foi simplesmente esticada

PACOTE WEISSACH

Instalado no nosso carro, este pacote opcional reduz o peso do carro em 41 kg graças às jantes em magnésio, rolamentos cerâmicos, menos material insonorizante e uma vareta em carbono em vez de elevadores do capot. Custa € 73.800 – são 1.800 euros por quilograma

“QUERÍAMOS SUBIR AO PATAMAR SEGUINTE E NÃO APENAS BATER UM TEMPO DE VOLTA”

PORSCHE ABRAÇA A TECNOLOGIA HÍBRIDA E TORNA-A MELHOR E MAIS RÁPIDA. BOM TRABALHO, PESSOAL!

HÍBRIDO PARA AQUI, ELÉTRICO PARA ALI... TUDO JUNTO, ESTA É UMA EXPERIÊNCIA SEM IGUAL

TÃO SILENCIOSO.
TÃO RÁPIDO.
TÃO ESPANTOSO.
QUEREMOS UM...
TANTO, TANTO!

DENTRO DO 918

1. CONTROLOS ROTATIVOS
O alumínio serrilhado é omnipresente no habitáculo. Estes controlos rotativos dão acesso aos vários menus

2. ECRÃ TÁTIL
O painel em vidro curvo tem funcionalidades multitoque e controla o segundo ecrã

3. MODOS DE CONDUÇÃO
Escolha entre Electric, Hybrid, Sport ou Race. O botão vermelho? Ativa a função Hot Lap, que maximiza a bateria

4. TRÊS BOTÕES
Acionam (de cima para baixo) o controlo de velocidade, o modo manual da caixa e uma última função configurável pelo condutor

sobre o chassis, e os componentes não parecem querer rebentar com os painéis de carbono. No entanto, se os remover, o Spyder parece uma obra mecânica de Gunther von Hagens – sem pele, o carro mantém a sua forma. O motor? Tal como no Boxster, não o vemos por estar dentro da sua estrutura em carbono, sob as duas saídas de escape superiores, ligeiramente chamuscadas.

Lá fora, Walliser leva-me até ao nosso carro. Dá-me a chave. Fico desapontado por ver que é a mesma chave com o perfil do Panamera dos outros modelos Porsche. Onde está a chave em carbotânio? E fico surpreso pela falta de instruções. Vamos sair com o carro para ele me explicar algumas coisas, mas para já só me diz onde devo pôr o telemóvel e que não vale a pena procurar o ajuste em altura do volante (só tem em profundidade, o resto é feito com o banco). Passados uns dez segundos, tenho tudo ajustado.

Se tivermos em linha de conta a complexidade absurda da sua mecânica (preparei-me mentalmente para uma aula de, pelo menos, uma hora), é agradavelmente simples conduzir o 918. Há uma pequena patilha serrilhada perto da mão direita – controla a caixa de velocidades – e um seletor, igualmente serrilhado, no volante – seleciona o modo de funcionamento da propulsão. Funcionam com precisão milimétrica e o alumínio torna-os muito giros.

Uso a patilha para pôr a caixa em D e rodo o seletor para escolher o modo de propulsão: E (elétrico), H (híbrido), S (desportivo) ou R (pista). O modo elétrico tem 30 km de autonomia, demora 6,2 segundos nos 0-100 km/h e alcança 146 km/h de velocidade máxima. O modo híbrido alterna entre a propulsão elétrica e o motor de combustão. Nos modos desportivo e pista, o V8 está sempre ligado e propulsiona as quatro rodas – a diferença entre os modos é o nível de ferocidade da potência. A suspensão é gerida em separado. Aliás, é melhor deixá-la quieta: "Quando o Marc [Lieb] fez o tempo [recorde de 06:57 em Nürburgring], tinha a caixa em automático e a suspensão em conforto", conta Walliser. "O modo mais duro da suspensão só é adequado a pista de piso impecável."

Saímos lentamente de Weissach no modo elétrico e é… estranho. Tão silencioso que ouço os discos de travão a raspar nas pastilhas. Não sei se gosto disto. É tão peculiar rodar a chave num hipercarro (sim, tem de fazer isso) e ser recebido apenas por um "Ready" a brilhar no painel de instrumentos. Mas o 918 é assim – sem qualquer vergonha por ser tão eficiente quanto é esmagadoramente rápido. Nos primeiros quilómetros a média cifra-se nos 8,8 l/100 km e o pormenor mais impressionante é a forma súbita com que o V8 entra em ação. Com a leveza dos componentes, parece que o motor tem um botão ON/OFF, e o ruído a baixa rotação é gutural e profundo. No final desta condução inicial, o que mais se destaca é a consola central. É uma peça inteiriça em vidro curvo tátil com o mesmo género de funcionalidade de um smartphone – pode fazer zoom com os dedos, arrastar e executar toques duplos. É o melhor sistema de sempre num carro.

Mas faz pouco sentido dar 800 mil euros para ter a mesma tecnologia que tem no bolso e que lhe custou 500 euros. É que o 918 tem um objetivo diferente do McLaren P1 (ser o carro com a melhor condução do mundo). Passo a palavra a Walliser: "Queríamos subir ao patamar seguinte em tudo, ver o que é possível fazer com os materiais, a fibra de carbono, a propulsão híbrida, as baterias, mas também com o habitáculo e as funcionalidades do volante, multimédia, telefone e navegação. Não queríamos só bater um tempo de volta." A questão aqui é saber se esta amplitude transformou o 918 num carro faz-tudo que não é o melhor em nada.

Estamos na pista de Weissach, e já percebi que o 918, embora seja calmo em estrada, é nervoso. O carro é duro – não desconfortável mas sim muito rígido – e a aderência parece não ter limites à medida que dou uma e outra volta, como se estivesse numa centrifugadora. Mas se soltar subitamente o acelerador tenho de estar concentrado – o 918 solta, agressivamente, a traseira. Não é fácil manter tudo sob controlo, e, tal como Walliser refere, é impossível tentar adivinhar o comportamento da propulsão elétrica. Não sou muito fã disso, mas fico impressionado com a forma como o 918 muda de direção, com a precisão estilo GT3 da direção e o equilíbrio do chassis.

“O HABITÁCULO ESTÁ MUITO BEM CONSEGUIDO. É, ALIÁS, UMA DELÍCIA”

ENCOSTE A REVISTA AO OUVIDO PARA DESFRUTAR DO SOM PRODUZIDO PELO MOTOR ELÉTRICO...

"A SUA VIATURA AGUARDA-O, SR. STIG. DESEJA BORRACHA NOVA OU VAI ANIQUILAR ESSA PRIMEIRO?"

Ouço um carro travar a fundo no outro lado do muro. Seria um LMP1? Subitamente, apesar de a rede não ter quaisquer buracos, aqui está ele. O Stig sentiu o cheiro de algo novo. Das baterias carregadas, talvez. O Stig compreende que a eletricidade pode ser usada para a velocidade, entende o 918 na perfeição e só regressa com a bateria descarregada. Mas pelo menos regressa.

Temos um destino em mente. Bad Wildbad. O GPS é programado com facilidade e, pela segunda vez hoje, conduzo o 918 para fora de Weissach e deparo-me com o trânsito do fim da manhã. O trânsito parece cercar-me. De muito perto. Não, o 918 Spyder não é uma visão comum, e a população local parece gostar bastante do carro. Pessoalmente, embora adore o aspeto intenso da traseira, acho a dianteira do carro, com as luzes recuadas, demasiado indistinta e pouco feroz. O mesmo é válido para o McLaren P1. Eu sei que há razões aerodinâmicas para o design da dianteira, mas nenhum deles bate o carisma de um Aventador.

O habitáculo está muito bem conseguido. É, aliás, uma delícia. Só tenho uma queixa: as costas do banco são fixas e a posição é demasiado direita para mim, mas a vista para fora é soberba.

“QUALQUER PESSOA PODE CONDUZIR O 918 VELOZMENTE SOB QUAISQUER CONDIÇÕES”

DESCAPOTÁVEL, TÚNEL DESERTO, PORSCHE 918... SERIA ERRADO DA MINHA PARTE NÃO ABUSAR, CERTO?

Todos os sistemas são intuitivos e funcionam com uma simplicidade que esconde bem a complexidade das entranhas do 918. Exceto os travões. Quase não travam no início do curso do pedal, mas depois são demasiado bruscos lá mais para o meio do curso. Suspeito que os algoritmos do sistema de regeneração de energia não estejam bem. Ena! Nunca tinha escrito uma frase digna de um guião de *Star Trek*.

O piso está molhado, com folhas à mistura, e tenho 887 cv à minha disposição, bem como 680 Nm de binário disponíveis logo às 800 rpm. O 918 depende bastante da propulsão elétrica (mais de 100 cv em relação ao P1), mas deve encará-la de uma forma inovadora. Imagine que é o turbo perfeito: resposta instantânea, binário imediato.

O 918 é mais divertido quando engrena uma mudança alta e vai a baixa rotação. A quinta é boa. Não vai acreditar na aceleração inicial porque nunca sentiu nada assim – nenhum outro carro responde assim a 1.000 rpm, pressionando a sua espinha contra o banco. É a transição sobrenatural de "veículo estacionário" para "velocidade alucinante" que espanta, e depois, com as rotações a subirem vertiginosamente e a chegada das 3.000 rpm, sente o processo de passagem do testemunho, em que o motor elétrico é suplantado pelo de combustão. Não há qualquer perda de binário, apenas ímpeto, fabuloso ímpeto, num processo perfeitamente alinhado com o seu pé. E o V8? Veja a ficha técnica e compare-a com a do excelente bloco 4.5 na traseira do Ferrari 458 Speciale – os números são quase idênticos. E, sim, o 918 canta tão bem quanto o italiano na ascensão às 9.150 rpm. E nem outra coisa seria de esperar num carro com escapes que se projetam no topo, como trompetes direcionados ao céu.

Ronca, arranha, grita e dispara pela Floresta Negra fora, e embora a pitoresca Bad Wildbad não faça jus ao seu nome agressivo, as estradas desta zona são diabólicas. Só que não atrapalham o Spyder um milímetro que seja. É tão estável, tão seguro, tão ciente das suas capacidades. É (uma vez mais) tão parecido ao GT3 na sua competência em estrada que não duvido que qualquer pessoa o possa conduzir velozmente sob quaisquer condições. Torna os 887 cv dóceis. E isso requer talento.

Ainda não conduzi o P1, mas, pelo que o Jeremy e o Tom disseram, é um hipercarro complicado. O Porsche é diferente: é o hipercarro de tração integral para todos os cenários. Esta acessibilidade retira-o do espaço rarefeito ocupado pelo P1 e pelo LaFerrari. É verdade que não tem o caráter vincadamente másculo desses dois, nem possui a visceralidade ou a intimidação pura do McLaren (e, prevejo eu, do Ferrari).

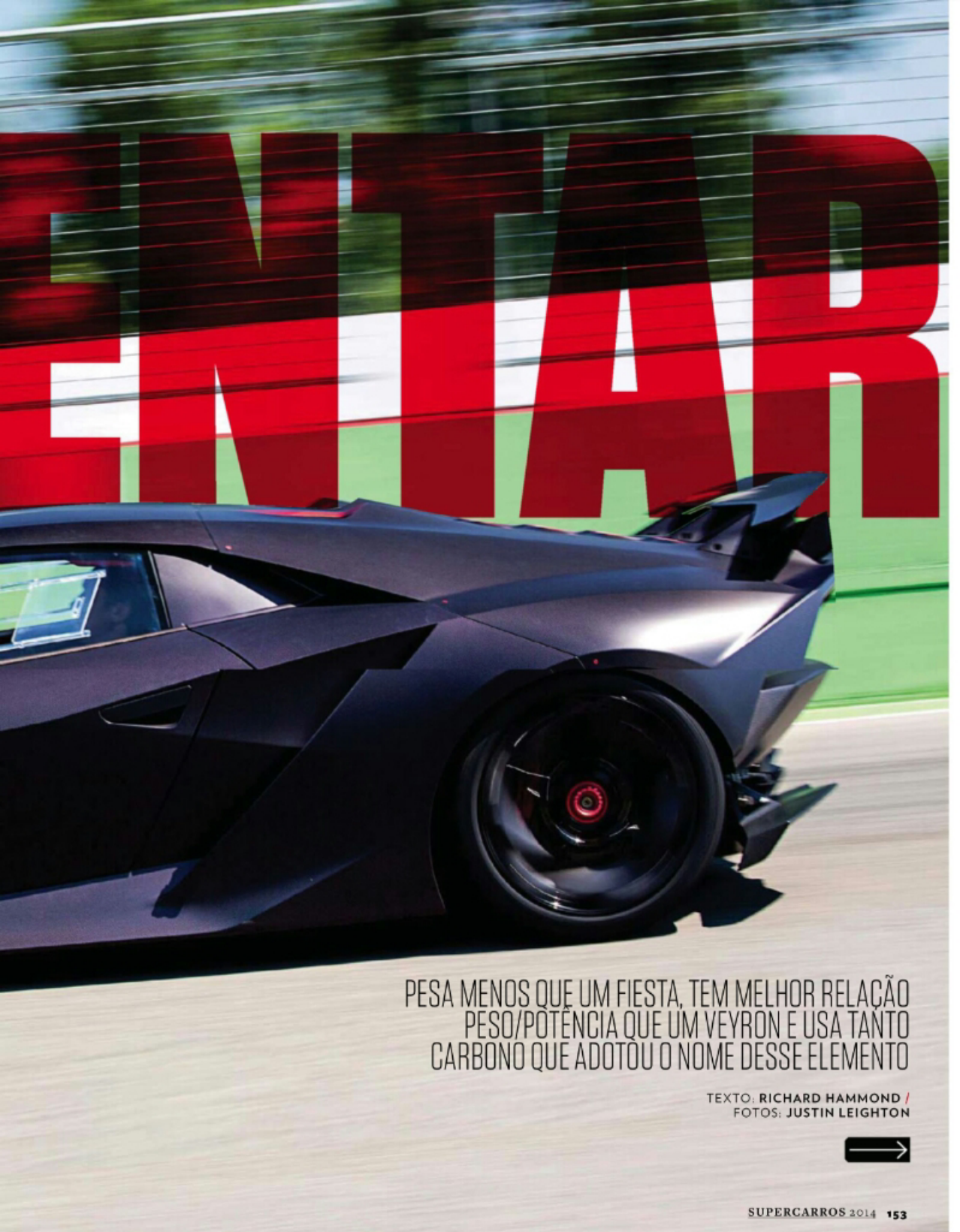
O Porsche é mais sério, controlado e completo. Vou pensando nisso no caminho até Estugarda nessa noite, especificamente depois de termos arrasado o tal túnel. O 918 Spyder é tão capaz em várias áreas diferentes: faz mesmo médias de 8,8 l/100 km, é preciso em pista, consegue assustá-lo e excitá-lo, deixa quem o vê de boca aberta, é fácil conduzi-lo silenciosamente em cidade e pode acelerar sonoramente em estrada aberta. E, caso o tempo colabore, retira os painéis do tejadilho e coloca-os sob o capot. Fi-lo esta tarde, e percebi que devia tê-lo feito mais cedo – a sinfonia, senhores, a sinfonia é tão íntima e pura.

Demorei algum tempo a percebê-lo, mas a marca não sacrificou nada na criação do 918. Todas as suas vertentes são espantosas, e foram afinadas independentemente umas das outras para não se influenciarem negativamente. É inacreditável. E é muito mais que um hipercarro utilizável no dia a dia, ou a prova viva que a propulsão híbrida tem vida AP (Após Prius). É um passo em direção ao futuro, e, no presente, é provavelmente o hipercarro mais completo de sempre. TG

PORSCHE 918 SPYDER

Preço: € 883.553 (€ 809.753 sem o pacote Weissach)
Motor: 4.593 cc, V8, 608 cv às 8.700 rpm
Elétrico: 286 cv
Bateria: 6,8 kWh
Combinado: 887 cv, 1.280 Nm
Performance: 0-100 km/h em 2,6 s, 0-200 km/h em 7,2 s, 0-300 km/h em 19,9 s, v.máx: 345 km/h
Consumo/emissões: 3,0 l/100 km, 70 g/km CO_2
Transmissão: PDK dupla embraiagem, sete velocidades, tr. integral
Travões: discos cerâmicos, 410 mm/390 mm
Mala: 110 litros
Depósito: 70 litros
Peso: 1.634 kg
Dimensões (mm): 4.643 x 1.940 x 1.167

ELEM

ENTAR

PESA MENOS QUE UM FIESTA, TEM MELHOR RELAÇÃO PESO/POTÊNCIA QUE UM VEYRON E USA TANTO CARBONO QUE ADOTOU O NOME DESSE ELEMENTO

TEXTO: **RICHARD HAMMOND** / FOTOS: **JUSTIN LEIGHTON**

É COMO UMA JAULA COM VETERINÁRIOS A TRATAR DO DRAGÃO.

É uma coisa saída de um livro de contos.

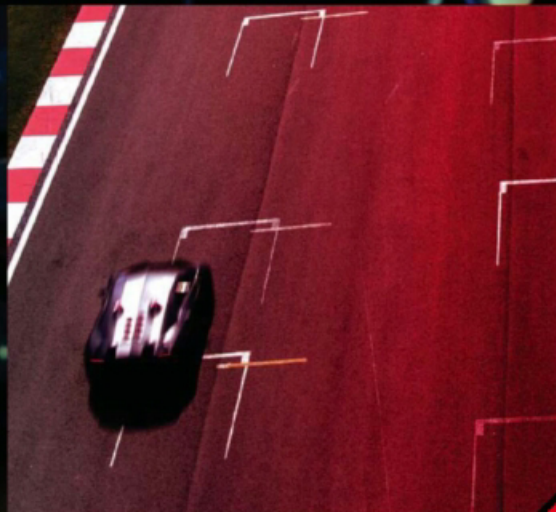
Instintivamente, fico mais nervoso à medida que mais e mais pessoas cercam o carro antes que eu possa conduzi-lo. Sempre fui assim. E hoje mal consigo ver o exterior alienígena do Sesto Elemento por causa da nuvem barulhenta de técnicos e mecânicos italianos que tratam de todas as necessidades do animal antes de o soltarem em Imola. Sim, Imola. Uma pista incrível, heroica e lendária. E muito assustadora. Olho em redor e observo os membros das equipas Lamborghini e *TopGear*. Está toda a gente ocupada, a preparar o carro e as câmaras. De vez em quando, um deles para, dá um passo atrás e olha fixa e ponderadamente para o mais maléfico dos Lamborghinis, enquanto coça o queixo. Quando isto acontece, todos eles ficam com o mesmo olhar distante, uma mistura de desafio e paixão, e pensam a mesma coisa que me está neste momento a passar pela cabeça: "Sim, acho que consigo dominá-lo, vencê-lo. Ou então não... Será que consigo...?" Tem de perceber que é impossível ignorar o Sesto Elemento. É incontornável. Não é tanto um carro, mas sim um desafio.

É uma imagem um pouco bizarra, mas, tendo em conta a situação em que encontro, é a única que consigo imaginar.

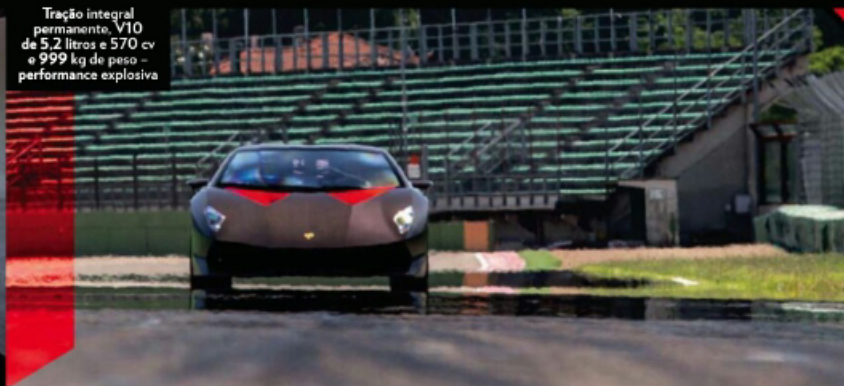
O Lamborghini Sesto Elemento. Um de apenas 20. Dois milhões e meio de euros, melhor relação peso/potência que um Bugatti Veyron, 0-100 km/h em menos de 2,5 segundos. E aqui está ele, ao fundo da garagem, a fazer o que sabe melhor: a sua presença domina o lugar, suga a luz e atrai o olhar. Emana dele uma aura bestial. Algo digno de um predador. Um dos técnicos liga o carro, e o barulho que produz *magoa*. O lamento do V10 faz pressão nos ouvidos e vejo-me obrigado a sacrificar a dignidade e a enfiar-lhes os dedos. Faço cara de quem está em sofrimento. O motor é desligado e morre com uma finalidade tão assustadora quanto o estrondo com que anunciou a sua ativação. Isto não é um carro.

Imola é um circuito assustador para um carro como o Sesto. O tipo de laranja não deve ser muito rápido

"EMANA DO SESTO UMA AURA BESTIAL. ALGO DIGNO DE UM PREDADOR"

Hammond entra "na zona". O Sesto não pode circular na via pública... Estilo programa Ferrari FXX

O tablier não existe, as portas só têm o esqueleto e os bancos são almofadas coladas ao carbono

As janelas são fixas e até o para-brisas é composto por plástico para reduzir o precioso peso

Tração integral permanente, V10 de 5,2 litros e 570 cv e 999 kg de peso – performance explosiva

Bem, já falta pouco para descobrir se estou à altura do desafio.

Caso tenha esquecido o burburinho causado pela relevação deste carro, enquanto concept, em 2010, eis o que deve saber: o Sesto usa o mesmo V10 aspirado de 570 cv do Gallardo e o mesmo sistema de tração integral. E praticamente tudo no carro é feito em fibra de carbono. E é isso. Não tem uma *warp drive*, não usa propulsão híbrida, sistemas de recuperação de energia cinética nem painéis solares e nem sequer tem bancos com massagens. Aliás, não tem bancos propriamente ditos: tem almofadas em forma de bancos coladas à fibra de carbono do chassis. Era isso que a marca queria criar, um carro com um motor potente e fibra de carbono. O veio de transmissão, a suspensão e todas as partes da carroçaria à exceção dos apoios do motor, das rodas e do tablier – o que resta dele – são compostas por fibra de carbono. Até o nome Sesto Elemento identifica o carbono, cujo número atómico é o seis. A fibra de carbono em questão é feita através de um novo processo que incorpora plásticos e que demora menos tempo a produzir e, ao que parece (apesar de o Sesto Elemento custar 2,5 milhões de euros), reduz os custos de produção. Este é, diz a Lamborghini, o futuro dos supercarros. A leveza é, sente a marca italiana, tudo. Isso ou a relação peso/potência; quando falamos de um carro que pesa 999 kg – menos que um Ford Fiesta – e tem um motor V10 com 570 cv, essa ideia faz todo o sentido. Pelo menos no mundo muito especial da Lamborghini.

Pouco tempo depois, estou na reta da meta de Imola e está na hora de arrancar. E, valha-me tudo o que é sagrado, que sensação! O sistema de tração integral, com pouquíssima inércia para ultrapassar graças ao baixo peso do Sesto Elemento, agarra-se ao piso e catapulta o carro para a frente. Os 100 km/h chegam após 2,4 segundos, tal como o Bugatti Veyron. Mas ao passo que o enorme e pesado Bugatti recorre à potência colossal e à engenharia de ponta para distorcer as leis da física, o Lamborghini arranca como um gatinho a perseguir uma aranha. A aceleração é brutal e imediata – não há qualquer sensação de esforço por parte do carro, apenas total disponibilidade.

Na primeira curva, a tal leveza transforma completamente a história. Viro o volante e não sinto que o carro tenha problemas em manter a trajetória e a estabilidade, ou que tenha de controlar a potência ou gerir delicadamente a tração, a transferência de massas e a eletrónica. Não parece odiar os pneus nem querer destruí-los constantemente, como o Veyron.

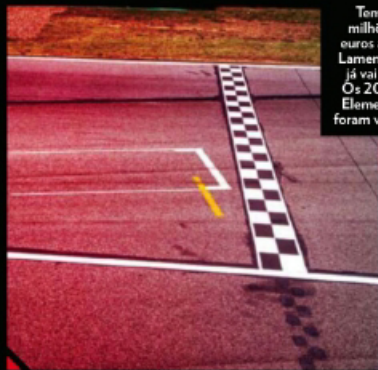
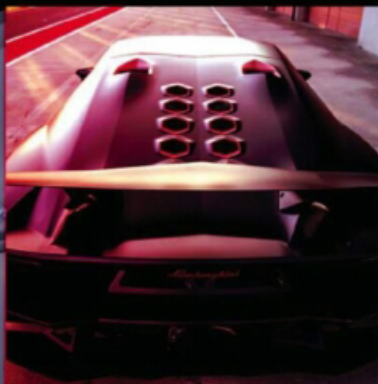
Com menos peso para deslocarem lateralmente quando o carro faz uma curva, os pneus têm a vida facilitada na sua comunicação com o traçado. Não têm de trabalhar tanto para encontrar aderência e para se manterem agarrados às jantes. Dentro do cockpit abafado e barulhento, sem um tablier digno desse nome à minha frente e com janelas de plástico nas portas, seria difícil descrever o processo de condução como "descansado". Mas o ruído, a velocidade, o ritmo frenético e a emoção de conduzir este carro transformam o esforço que o Sesto Elemento exige em pura excitação. Em energia. E assim que atinge o vértice da curva e a saída está à vista, um ligeiro toque no minúsculo volante aponta o nariz para o sítio certo, e as quatro rodas encontram imediatamente mais aderência e entram na reta.

Saídas de escape sob os apoios verticais da asa traseira

O centro de estilo da marca ficou sem ângulos para usar...

O Sesto permite o ajuste das ajudas eletrónicas. Tenha cuidado. Muito cuidado

O dispositivo em forma de coração na traseira é a caixa de seis velocidades. O resto é pura maldade

Tem 2,5 milhões de euros a mais? Lamento, mas já vai tarde. Os 20 Sesto Elementos já foram vendidos

Há fibra de carbono por todo o lado, até nas jantes. É cerca de meia tonelada mais leve que um Gallardo!

Richard faz a sua melhor imitação de Tommy Cooper. Os técnicos da marca não ficaram impressionados

O carro é mais vivo do que qualquer outra coisa que já conduzi. Há fisicamente menos *coisas* entre os seus pés, mãos e rabo e o alcatrão, e apercebe-se de tudo o que se passa tão claramente como se pusesse a mão de fora da janela – não é fácil, já que o Perspex só desliza – e acariciasse o piso.

Faz lembrar uma mota de competição na forma como acelera. Mas numa mota, o piloto está sempre a lutar com a máquina, a inclinar-se à entrada da curva e a usar o seu próprio peso para reequilibrar a mota e para conseguir fazer a curva depressa e bem. Claro que como estou num carro, a posição do meu corpo, que está amarrado ao banco inexistente, é irrelevante. Mas não deixo de sentir que estou a trabalhar em conjunto com a máquina, como se estivesse numa mota de competição e não no ventre em carbono deste Lamborghini.

A pista de Imola é incrível, mas há alguns momentos que ameaçam a limpeza das minhas calças: lombas cegas e curvas apertadas. Se o seu cérebro funcionar como o meu – sinto muito se funcionar –, memorizar uma pista não é um exercício académico. Demora algum tempo, mas após algumas voltas começo a formar uma ideia geral, mas enevoada, do que se segue, embora seja algo em que não confie cegamente. Só que, de certa forma, é isso que estou a fazer. Felizmente, eu e o Sesto não saímos de pista. Andamos muito depressa, mas tomamos conta um do outro. Uma vez mais, reforça a sensação de colaboração. O Sesto Elemento está vivo. E é simplesmente espantoso.

É estranho que seja a Lamborghini a dizer "basta" na corrida aos cavalos. Mas que seja a Lambo a assumir a liderança nesta nova corrida em que a relação peso/potência é tudo, e que o faça de forma visceral, exuberante e excitante já não surpreende...

O Sesto Elemento não precisava de ter o aspeto da quadriga do diabo (embora tenha acabado de perceber que número se forma se virarmos o peso do carro de pernas para o ar), não precisava de ter flocos vermelhos impregnados na fibra de carbono e não precisava de soar às trombetas que marcam o início do apocalipse... Mas, como é um Lamborghini, ficaríamos desiludidos se o carro não fosse assim. Sob o fogo e a fúria encontramos um foco, um requinte e uma pureza concedida pela leveza que são completamente genuínos e inéditos. Montar dez radiadores num motor com 1.000 cv e numa carroçaria cheia de elementos aerodinâmicos, ar condicionado e pele suave é uma das formas de criar um carro deste género. Ignorar tudo isso e concentrar-se na criação de um supercarro que consegue arrancar como a celeridade de uma bola de futebol, e que deixa o condutor fazer tudo aquilo com que sempre sonhou, é outra. E é este o caminho que a Lamborghini decidiu percorrer.

Se o futuro dos supercarros é realmente este, o da leveza, eu sou o primeiro a confessar que estou muito, muito entusiasmado com o que o futuro nos reserva. TG

"O SESTO ELEMENTO DÁ A SENSAÇÃO DE ESTAR MAIS VIVO DO QUE QUALQUER OUTRA COISA QUE JÁ CONDUZI"

Se há carro destinado a ser fixado na parede de um quarto...

TopGear

WWW.TOPGEAR.COM.PT

EDITOR
GOODY, S.A.
SEDE SOCIAL, EDIÇÃO, REDAÇÃO E PUBLICIDADE
AV. INFANTE D. HENRIQUE,
Nº 306, LOTE 6, R/C – 1950-421 LISBOA
TEL.: 218 621 530 / FAX: 218 621 540
Nº CONTRIBUINTE 505 000 555

DIRETOR GERAL ANTÓNIO NUNES
ASSESSOR DA DIREÇÃO GERAL FERNANDO VASCONCELOS
DIRETOR ADMINISTRATIVO E FINANCEIRO ALEXANDRE NUNES
CONTABILIDADE CLÁUDIA PEREIRA
APOIO ADMINISTRATIVO TÂNIA RODRIGUES E CATARINA MARTINS

DIRETOR PAULO PASSARINHO

CONSULTORIA DE PROJETO MIGUEL CRESPO
REDAÇÃO E COLABORADORES ANDRÉ MENDES, NUNO ASSUNÇÃO
FOTOGRAFIA MANUEL PORTUGAL

E-MAIL TOPGEAR@GOODY.PT

REVISÃO
CATARINA ALMEIDA, DIANA ROCHA, MARTA PINHO, PATRÍCIA CAIXEIRINHO

EDITORA DE ARTE SUSANA BERQUÓ
PAGINAÇÃO JOANA NUNES, MÓNICA GARCIA, SUSANA BERQUÓ, VANDA MARTINS
COORDENADOR DE PRODUÇÃO EXTERNA ANTÓNIO GALVEIA
COORDENADOR DE PRODUÇÃO INTERNA PAULO OLIVEIRA

DIRETORA COMERCIAL
LUÍSA ALVES
TEL.: 218 621 546
E-MAIL: LUISA.ALVES@GOODY.PT
ACCOUNT
MÓNICA FERREIRA
TEL. 218 621 539
E-MAIL: MONICA.FERREIRA@GOODY.PT
ACCOUNT
CARLA PINHEIRO
TEL. 218 621 547
E-MAIL: CARLA.PINHEIRO@GOODY.PT
ASSISTENTE COMERCIAL
ÁUREA REBECA
TEL.: 218 621 493
E-MAIL: AUREA.REBECA@GOODY.PT

COORDENADOR DE CIRCULAÇÃO
CARLOS NUNES
SERVIÇO DE ASSINANTES E LEITORES
MARISA MARTINS
TEL.: 218 621 543
E-MAIL: ASSINATURAS@GOODY.PT
SITE: WWW.ASSINEAGORA.PT
DISTRIBUIÇÃO - JMTOSCANO LDA
TEL.: +351 214 142 909
E-MAIL: GERAL@JMTOSCANO.COM
SITE: WWW.JMTOSCANO.COM

PRÉ-IMPRESSÃO E IMPRESSÃO
SOGAPAL
ESTRADA DAS PALMEIRAS, QUELUZ DE BAIXO
2745-578 BARCARENA

TIRAGEM 10.000 EX.
DISTRIBUIÇÃO URBANOS PRESS
DEPÓSITO LEGAL Nº: 330074/11
INSCRIÇÃO NA E.R.C. Nº: 126082

* A TOPGEAR JÁ OBEDECE AOS TERMOS DO NOVO ACORDO ORTOGRÁFICO